

**VOLET 3 :**  
**L'AMENAGEMENT AU SERVICE D'UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE ET DE LA**  
**TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOCIETALE**

1. Une armature urbaine au service d'une organisation territoriale plus équilibrée et efficiente (OS 9)
2. Orientations en matière d'équipements et d'infrastructures (OS 10)
3. Vers un urbanisme maîtrisé et intégré (OS 11)
4. Préserver, gérer et mettre en valeur l'environnement (OS 12)
5. Promouvoir une gestion intégrée des zones côtières (OS 13)
6. Préserver les espaces nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et sylvicoles (OS 14)
7. Problématiques foncières et accès à la propriété

## **1. Une armature urbaine au service d'une organisation territoriale plus équilibrée et efficiente (OS n°9)**

Le PADDUC pose les principes généraux de l'armature urbaine insulaire et définit les critères permettant d'identifier une localité selon la catégorie de polarité à laquelle elle appartient. Cette catégorisation est fondée exclusivement sur le nombre et la diversité de services disponibles. Elle se décline de la façon suivante :

- Les pôles urbains supérieurs d'influence régionale : CAB, CAPA, Corti.
- Les pôles urbains secondaires d'influence intra-départementale : Calvi-L'Isula Rossa ; Portivechju-Bunifaziu, Pruprià-Sartè.
- Les pôles de services intermédiaires d'influence micro-régionale : A Ghisunaccia, A Penta di Casinca, Biguglia, Cervioni, Figari, Furiani, I Prunelli di Fium'orbu, Lucciana, San Fiorenzu, Sarrula è Carcupinu, U Borgu, Vicu.
- Les pôles de proximité, qui sont le relai des pôles intermédiaires et constituent la plus petite maille en matière de services : 62 communes ont été identifiées à l'échelle insulaire.
- Les unités villageoises, qui se déclinent en 2 catégories : celles qui présentent des services et celles qui ont essentiellement des fonctions d'habitat et de ressources productives.

Les objectifs poursuivis par le PADDUC s'agissant du développement urbain de l'île étaient les suivants :

- permettre le développement de chaque commune, différencié selon sa capacité, son niveau d'équipements et de services, ainsi que sa place dans l'armature urbaine ;
- suivre les rythmes de chacune d'elle afin d'accompagner harmonieusement l'accroissement démographique en termes d'équipements, de commerces et d'emplois.
- respecter le besoin de proximité des habitants et d'équilibre des territoires, à travers la recherche d'une complémentarité entre les communes.

L'analyse qui peut être faite à ce jour de la mise en œuvre de ces objectifs est la suivante. Tout d'abord, il convient de souligner que des évolutions importantes - trouvant leur fondement au sein du PADDUC - ont été apportées aux dispositifs d'aides aux communes, telles que :

- la définition et identification, à partir de l'armature urbaine du PADDUC, d'un niveau de contraintes par commune, dans le cadre du schéma d'aménagement, de développement et de protection de la montagne (SADPM) ;
- l'augmentation de l'enveloppe de la dotation quinquennale par la prise en compte de nouveaux critères qualitatifs pour le calcul de la dotation, en particulier du plan montagne (prise en compte de la classification des communes par niveau de contraintes).
- la bonification de la dotation quinquennale pour les communes disposants de pôles différenciés afin de participer notamment à la revitalisation des villages de l'intérieur et de montagne (les communes qui disposent de pôles différenciés ayant une façade littorale et un village souche bénéficient d'un taux de 10% supplémentaire pour les opérations se situant au sein de ces villages souches et dont le chef-lieu est situé au-dessus de 350 mètres).
- la bonification de la dotation quinquennale pour toute commune se dotant d'un PLU, PLUi ou SCoT (compatible avec le PADDUC).

Cependant, il apparaît que les orientations du PADDUC relatives à l'armature urbaine n'ont été que peu, voire pas, prises en compte dans les décisions publiques connues en matière d'aménagement et d'urbanisme, ainsi qu'au sein des documents de planification locaux. En effet, les constats de semblent s'être généralisés, voire intensifiés. La Corse reste une région majoritairement rurale au regard du nombre de ses communes peu et très peu denses (les communes rurales concentrent près de la moitié de la population). Du fait de la crise sanitaire COVID, un grand nombre d'utilisateurs a

envisagé les espaces ruraux comme lieux de vie. Toutefois, il convient de rester nuancé et d'attendre de voir si cette tendance se confirme, d'autant que jusqu'en 2020, les territoires ruraux perdaient en attractivité et les jeunes, tout comme les familles avaient tendance à se rapprocher des zones urbaines et périurbaines.

L'analyse globale des résultats du PADDUC en matière d'armature urbaine permet également de formuler les constats suivants. Aucun élément concret ne permet de conclure à un renforcement significatif des pôles de proximité en devenir spécifiquement identifiés au PADDUC, et donc de leur rôle au service des unités villageoises avoisinantes. En effet, l'équipement des pôles de proximité se maintient mais ne progresse pas. La croissance démographique soutenue, épargne largement les unités villageoises et semble se concentrer sur le périurbain. Sur les 272 unités villageoises identifiées, la population entre passe de 62 510 habitants à 66 409 habitants 2014 et 2020, soit une croissance de 6,2% en 6 ans. Si cette croissance peut apparaître comme soutenue, elle porte en réalité sur un nombre d'habitants si faible en valeur absolue qu'elle semble assez peu significative et ne traduit qu'un rééquilibrage relatif, puisque les villages ne captent en pratique qu'un quart du solde démographique régional. Le niveau de l'emploi sur les pôles les plus structurants du rural (intermédiaires et secondaires) progresse très peu, sauf sur trois localités (Calvi, San Fiorenzu et Sartè).

La tendance à l'œuvre semble donc assez défavorable aux orientations fixées par le PADDUC de 2015. En outre, leur prise en compte au sein des documents d'urbanisme locaux (SCOT, PLU, Cartes Communales) n'a que très peu été mise en œuvre :

- Tout d'abord, l'objectif de facilitation des extensions urbaines en continuité des unités villageoises ou des pôles de proximité ne s'est pas concrétisé de manière tangible. En effet, les communes les plus enclines à élaborer ou réviser un document d'urbanisme, depuis 2015, sont celles sur lesquelles la dynamique d'urbanisation est déjà importante.
- Ensuite, sur les communes identifiées en pôle de proximité, ou en unité villageoise, force est de constater que les extensions de l'urbanisation ont le plus souvent été très limitées à hauteur de quelques milliers de m<sup>2</sup> (exemples : I Prunelli di Casacconi, Mansu, Pratu di Ghjuvellina, etc.), lorsque ces communes ont engagé l'élaboration de documents d'urbanisme. Les seules extensions d'urbanisation très significatives en surfaces sur les unités villageoises et pôles de proximité ont été approuvées dans le cadre de révision de documents d'urbanisme existants, dont les surfaces urbanisables étaient déjà surdimensionnées, et le plus souvent en discontinuité des villages (exemple : Suddacarò, Vighjaneddu, Vignale, etc.), avec pour effet de contredire les orientations du PADDUC visant à un renforcement des pôles de l'armature urbaine.
- Puis, pour ce qui concerne les documents d'urbanisme des communes identifiées en tant que pôle supérieur, secondaire ou intermédiaire, il n'apparaît pas que les extensions de l'urbanisation aient été strictement conditionnées par un renforcement préalable ou concomitant des espaces déjà urbanisés, même si certaines rares communes ont affiché un phasage des prévisions d'extension de l'urbanisation, dont l'essentiel est classé en zone AU stricte dont l'ouverture à l'urbanisation sera conditionné à une évolution du PLU (exemple : PLU de Calvi approuvé en 2020).
- Enfin, concernant les décisions publiques dans les champs de l'équipement du territoire, du déploiement des services, ou les autorisations d'urbanisme commercial ou au titre du droit des sols, il semblerait qu'aucune décision d'autorisation ou avis consultatif de commission (CDAC, CTPENAF, CDS) ne se soit référée aux dispositions du PADDUC relative à l'armature urbaine pour motiver ses conclusions. A l'inverse, des initiatives commerciales soumises à procédure réglementaire ont été autorisées et se sont finalement concrétisées bien qu'en contradiction avec les orientations du PADDUC relative au renforcement de certaines polarités de l'armature urbaine. Il s'agit le plus souvent d'implantations commerciales nouvelles ou de changement d'usage à destination commerciale en discontinuité urbaine par

rapport à des polarités à renforcer (exemples : Lumiu ou Eccica è Suaredda), ou de la délocalisation en périphérie d'implantations commerciales de cœur de ville ou village (ex : A Ghisunaccia ou Pianottuli è Caldaresdu).

En conséquence, ce faible niveau de prise en compte pose implicitement la question du niveau de connaissance de ces dispositions par différents acteurs à savoir : communes, bureaux d'études en charge des démarches de planification urbaine, services instructeurs, membres des commissions consultatives, ou encore opérateurs des services et du tissu commercial.

## 2. Orientations en matière d'équipements et d'infrastructures (OS n°10)

Cette orientation stratégique place les transports intérieurs et extérieurs mais aussi la mobilité des personnes et des marchandises à l'intérieur comme à l'extérieur de l'île comme la problématique centrale du développement insulaire.

Elle s'articule autour de 6 objectifs opérationnels :

- Maintenir et développer les grandes infrastructures de transport,
- Faciliter la mobilité intérieure,
- Améliorer la coordination des acteurs institutionnels des transports,
- Privilégier une desserte équitable à très haut débit de l'ensemble du territoire insulaire,
- L'accompagnement numérique : répondre au besoin d'émancipation sociale et culturelle et de développement économique de la Corse,
- Les Aménagements hydrauliques.

### **Partie 1 : Les objectifs liés aux transports et à la mobilité**

Les objectifs liés aux enjeux de mobilité des usagers et de transport de marchandises, concernant les flux entrants ou sortants de notre territoire, ont été placés au cœur du développement insulaire.

Pour ce faire, la Collectivité de Corse, sous les impulsions successives de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 et de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019, a été érigée en chef de file de la mobilité.

Devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale (AOMR) et autorité de substitution sur les territoires des Communautés de Communes qui ont refusé la compétence mobilité, elle a été chargée d'organiser les coopérations entre l'ensemble des AOM, de planifier l'intermodalité à l'échelle régionale ou locale par substitution, de favoriser la mobilité inclusive et solidaire et de développer la mobilité verte.

Chargée également des services d'intérêt régional sur le fondement de l'article L.1231-3 du code des transports, la CDC assure aujourd'hui la gestion de 10 lignes de transport routier de voyageurs, de 386 lignes scolaires sur l'ensemble du territoire, des 7 ports sur les communes de Ajaccio, Bastia, Calvi, Lisula, Portivechju, Bunifaziu et Prupia, des 4 aéroports d'Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari et de 2 lignes de transports ferroviaires.

Cinq objectifs prioritaires ont trait aux infrastructures routières, aux outils opérationnels et aux politiques publiques dont certains ne sont pas prévus dans le PADDUC, il s'agit ;

- D'insérer le système de transport dans son contexte géographique et européen, notamment méditerranéen (*non prévu au PADDUC*) ;
- De progresser vers un système de transport décarboné et plus respectueux de l'environnement (*non prévu au PADDUC*)
- De maintenir, développer et entretenir les grandes infrastructures de transport ;
- De faciliter la mobilité à l'intérieur du territoire ;
- D'améliorer la coordination des acteurs institutionnels des transports.

#### **a) Insérer le système de transport dans son contexte géographique et européen, notamment méditerranéen**

Le transport maritime et aérien, de et vers la Corse, repose essentiellement sur le périmètre de service public « Corse continent français ». Certes, des liaisons aériennes saisonnières ou ponctuelles permettent une connexion avec différents bassins de vie européens, tout autant que les liaisons maritimes avec les ports de Livourne et Gènes depuis Bastia.

Le modèle de desserte de l'île, garanti il est vrai, une qualité de continuité territoriale nationale mais souffre d'un manque d'échanges réguliers et diversifiés tant au sein du bassin méditerranéen qu'à l'égard de pays émetteurs de clientèle.

Face à ce constat, il nous faut mettre en œuvre deux axes forts de développement de flux. En ce qui concerne le maritime, jeter les bases d'un service fret de et vers l'Italie (y compris la Sardaigne) afin de permettre une diversification des approvisionnements et des exportations. Cette ouverture connectant les ports de Corse aux grands ports italiens de Gènes, Livourne et Porto Torres, acteurs majeurs du trafic mondial.

Le secteur Aérien dont le développement s'accroît, se doit d'évoluer d'une desserte nationale vers un périmètre européen garant de flux tout au long de l'année et d'ouverture au monde. Pour cela la connectivité aux aéroports majeurs (Hub) d'Italie, Allemagne, Belgique, Espagne et pays scandinaves paraît indispensable.

Les axes de développement précités devraient ainsi constituer un élément majeur du développement économique de notre territoire dans le contexte européen.

De plus, si la Corse est intégrée dans le schéma global du Réseau Trans-Européen de Transport de l'Union européenne, elle n'appartient toutefois pas au schéma central des corridors structurant européens qui constitue l'ossature du transport en Europe. Il convient donc de poursuivre les contacts avec les institutions européennes pour s'assurer d'une telle insertion dans ce schéma central garantissant la continuité de ces corridors au sein de la région et avec la Sardaigne et son environnement méditerranéen.

#### **b) Progresser vers un système de transport décarboné et plus respectueux de l'environnement**

Le secteur du transport représentant le premier émetteur de gaz à effet de serre du pays avec un taux de 29 %, la loi LOM s'est inscrite dans la démarche engagée par la loi européenne sur le climat et la loi Energie et Climat du 8 novembre 2019 sur les objectifs ambitieux de décarbonation jusqu'à l'objectif à l'horizon 2050 de neutralité carbone.

Pour atteindre cet objectif, diverses actions doivent être envisagées.

#### **Etablir les schémas directeurs portuaires, aéroportuaires, ferroviaires et routiers dans le cadre du Schéma Régional d'intermodalité (SRI) devenu Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI)**

Les Schémas directeurs des routes et des infrastructures ferroviaires ont été intégrés à l'étude préalable au SRI et le schéma directeur aéroportuaire est à ce jour en cours d'élaboration.

Aussi, la Planification Régionale d'Intermodalité reprendra l'ensemble de ces schémas ainsi que l'ancien SRI avec les données du territoire réactualisées. Ce document consolidé fera l'objet comme le prévoient les textes d'une annexe au sein du PADDUC.

## **Promouvoir l'intermodalité dès l'entrée en Corse des marchandises et des passagers dans les ports et aéroports**

Concernant le transport de marchandises et comme détaillé au sein du SRI, les développements du transport de fret par chemin de fer restent limités pour des raisons à la fois structurelles et géographiques.

Néanmoins, il est proposé aux usagers un service de transport de marchandises de gare à gare pour un tarif unique de 6€ pour des colis de moins 20 kg offrant ainsi une solution alternative au transport routier interne.

Quant à la promotion de l'intermodalité auprès des passagers, la Collectivité de Corse a souhaité améliorer la lisibilité et l'accessibilité des offres pour les voyageurs avec le déploiement du site Mubilita encore en cours de réalisation technique. Il donnera accès aussi bien à l'ensemble des réseaux de mobilité géré par la Collectivité de Corse (lignes de chemin de fer, lignes routières, voies douces, parkings de covoiturage ...) qu'aux lignes tertiaires développées sur les territoires des EPCI ou des Communes. Les usagers pourront consulter les horaires, acheter leur billet en ligne et pourront utiliser le calculateur d'itinéraire qui les accompagnera pour trouver quel type de transport et quelles lignes et correspondances utiliser pour arriver à leur destination.

En sa qualité d'Autorité Organisatrice de Mobilité Régionale, la Collectivité de Corse est chargée d'assurer la coordination des projets mobilité sur l'ensemble du territoire. Aussi, elle accompagne en matière d'ingénierie les EPCI dans la mise en œuvre de leur programme. A titre d'exemple, il est encouragé les créations de Transport A la Demande (TAD) incluant un rabattement vers une ligne de transport non urbain ou une ligne de chemin de fer afin de maximiser les offres de déplacement.

## **Structurer un réseau de liaisons et de plateformes multimodales**

Les plateformes multimodales principales s'organisent autour de Portivechju, Prupia, Aiacciu, Aleria, Lisula et Bastia (disposant de ports de commerce, principales voies d'accès du fret et de passagers à part quasi égale avec les 4 aéroports). La Collectivité poursuit ses efforts de structuration des réseaux en favorisant les interconnexions entre les différents modes de mobilité.

Elle envisage un projet de réouverture de la ligne ferroviaire de la plaine orientale partant de Bastia afin de développer les offres de mobilité.

Afin de se rapprocher des territoires, la création des bassins de mobilité dans le respect de la loi LOM permettra aux élus qui sont confrontés aux besoins de mobilité d'échanger. Les solutions innovantes et structurantes qui pourront émerger seront partagées par l'ensemble des partenaires.

## **Promouvoir le développement des énergies décarbonées en structurant un réseau de points de recharge sur le territoire au sein des grandes infrastructures**

Dans le cadre de la loi relative à l'énergie et au climat du 8 novembre 2019, la Collectivité s'est engagée auprès des transporteurs à déployer un service de transport non urbain plus respectueux de l'Environnement.

Les véhicules roulants ne doivent pas excéder un âge de 7 ans afin de répondre aux exigences environnementales dans le cadre du Plan Pluriannuel de l'Energie de la Collectivité qui valorise les motorisations alternatives au gazole et les entreprises formant leur chauffeur à l'écoconduite.

Quant au transport scolaire, les conditions de vétusté des bus est également encadrée. A noter que des bus électriques sont aujourd'hui en circulation pour la réalisation des trajets des lignes scolaires.

La politique du changement est appliquée aux acteurs du territoire et notamment les EPCI qui sont encouragés à déployer des véhicules électriques pour la mise en place de leurs transports à la personne. Dans le même temps les EPCI devraient établir un schéma d'équipements de recharge pour ces véhicules afin de garantir leur approvisionnement en électricité.

### **Promouvoir les transports collectifs dans leur diversité**

La Collectivité a mis en place une offre de transport scolaire gratuite pour l'ensemble de ses lignes en faveur des élèves du secteur primaire au secondaire permettant de désengorger le trafic routier et essentiellement aux heures de pic de circulation.

Elle a également approuvé une gamme tarifaire ferroviaire attractive ainsi que des abonnements de transport routier complets avec des réductions tarifaires sociales qui encouragent le recours aux transports collectifs. Des offres étudiantes train+bus sont également mis en place.

Des parkings de covoiturage ont été mis en place dans les bassins de vie.

### **Développer les mobilités douces à l'échelle de la région, des agglomérations et des bassins de vie**

En collaboration avec l'AUE, La Collectivité de Corse joue un double rôle :

- elle accompagne des maîtres d'ouvrages tiers pour la réalisation de dossiers d'études ou de demandes de subventions,
- elle est elle-même pilote de dossiers importants comme l'étude d'une voie verte - vélo route sur la plaine orientale reliant Bastia - Portivechju.

Par ailleurs, dans le cadre des travaux routiers, elle conduit une politique active en matière de modes collectifs ou doux de déplacement, politique décrite dans le paragraphe 3.6 ci-après.

Il serait, à cet égard, utile de mener des campagnes d'information auprès des habitants pour faire évoluer les comportements en matière de mobilité et les inciter à recourir à d'autres types de transport que la voiture individuelle.

### **Réguler le trafic maritime pour tenir compte des Aires Marines Protégées en Méditerranée.**

Plusieurs Aires Marines Protégées méditerranéennes se situent aux pourtours de la Corse au nord et au sud, dont notamment les parcs naturels marins du Cap Corse et de l'Agriate. Il conviendrait d'imposer à l'outil naval des acteurs du trafic maritime desservant la Corse une régulation comprenant des mesures contraignantes permettant d'assurer la protection de ces milieux

#### **c) Maintenir et développer les grandes infrastructures de transport**

Cet objectif a été planifié et mis en œuvre aux travers des différents schémas directeurs notamment des routes et infrastructures ferroviaires, le schéma directeur aéroportuaire étant en cours d'élaboration.

Dans le cadre de leur déploiement opérationnel, l'ensemble des besoins avait été préalablement identifié. Aussi, en 2017, un Plan Pluriannuel des Investissements (PPI) portant sur les grandes infrastructures et les ports de commerces a été approuvé sur un planning prévisionnel de 10 ans en se fondant sur les plans de cofinancement connus ou attendus, soit le PEI 4 et suivant, devenu le PTIC qui était alors en attente.

En conséquence, les opérations prévues au sein de ces documents et ayant fait l'objet d'un cofinancement ont été réalisées ou sont en cours de réalisation selon leur programmation initiale ou avec à la marge un décalage modéré sur le planning prévisionnel

Toutefois, il est acté que le PTIC est à ce jour non arrêté et fait l'objet d'incertitudes quant aux annonces de réduction du volume financier qui nécessitent de fait des choix pragmatiques. C'est pourquoi, les opérations en attente de cofinancement ne pourront être toutes réalisées selon le planning envisagé.

Concernant les routes, des précisions peuvent être donné pour les 8 items de cet objectif opérationnel ainsi que pour un nouvel item « anticiper les dommages causés aux infrastructures de transport par des évènements naturels, notamment liés au changement climatique ».

### **Favoriser un rééquilibrage territorial**

Le rééquilibrage a concerné la région d'Ajaccio.

A la fin 2015, soit 13 ans après le démarrage du PEI, aucun projet routier sur le grand Aiacciu n'avait été présenté au COREPA.

En janvier 2016, la CTC a entrepris un rééquilibrage en faveur d'Aiacciu et 80 % des crédits de la quatrième et dernière tranche du PEI, soit 70 M€, ont été affectés vers cette agglomération.

La CTC a ainsi pu prendre en charge la requalification de la rocade d'Aiacciu. Conduites en concertation avec la mairie, les études ont permis de disposer d'un projet urbain partagé, promouvant les transports en commun par la création de deux voies réservées aux bus. L'aménagement est aujourd'hui en service.

L'ex CD2A a par ailleurs vu divers de ses projets être pris en compte.

Des opérations ont ainsi été réalisées sur la RD81 (route de Calvi) : aménagement et créneaux de dépassement entre le Listinconu et la Liscia, giratoire de Listinconu, giratoire de la Balisaccia, La traversée de Caldaniccia (RD72, liaison entre les RT20 et 22) a été rénovée.

L'aménagement des RD11b et 111b (partie du contournement nord-ouest du centre-ville) a été achevé.

L'aménagement de la RD111, la route des Sanguinaires, avec création d'une voie verte, se poursuit. Enfin, les travaux d'aménagement de la RD81 entre la Balisaccia et le Listinconu, avec la création de 3 carrefours « tourne à gauche » et la création d'une VSVL (voie spécialisée pour les véhicules lents) sont en cours.

Ce rééquilibrage a également concerné l'ensemble de l'île avec des aménagements dans les traversées d'agglomérations.

Les modalités de financement des travaux routiers en agglomération ont été clarifiées par la délibération de l'Assemblée de Corse n° 19/223 du 25 juillet 2019).

Dans ce cadre ont été programmées des opérations pour Carbini, Sorbu è Ocagnanu, Quenza, Corti, Lucciana, Bastia, Portivechju, Livia, Lavatoghju, Sartè, San Gavinu di Carbini, Bucugnà, Prupia, Carghjese, Aleria, Ucciani, Santa Lucia di Mariana etc...

### **Désengorger les deux grandes agglomérations**

#### **Aiacciu :**

Outre les opérations déjà évoquées au titre du rééquilibrage, on peut également mentionner :

- la dénivellation du carrefour de la Gravona (ex-socordis) : l'ouvrage est en service.
- la pénétrante nord-est pour laquelle, alors que le projet était à l'arrêt depuis 2016, l'arrêté de DUP est intervenu le 8/12/2020 et l'arrêté environnemental en avril 2019 ; les travaux vont commencer pour 2 sous-opérations, l'aménagement de la section Bodiccione-Stiletto et la dénivellation (passage supérieur) du carrefour de Bodiccione.
- les études du tronçon Alata- Loretto qui s'insère dans le projet global de contournement ouest du centre-ville.

Le bon fonctionnement de la voie nouvelle *Caldaniccia/Budiccione* suppose également de relier Mezana au giratoire de Caldaniccia ; le dossier complet a été posé au guichet unique en vue de l'enquête publique. A la suite de l'avis du CNPN, pour l'instant défavorable, ce dossier doit faire l'objet de compléments relatifs aux compensations environnementales.

### **Bastia :**

Il a fallu s'assurer que la nouvelle voie Bastia-Furiani, réalisée dans le cadre du PEI, ne soit pas transformée en boulevard urbain. Les travaux sont en partie réalisés et vont se poursuivre.

Les travaux des carrefours dénivelés de Casatorra et Furiani ont été achevés.

La réalisation d'une tranchée couverte au niveau de Furiani reste à financer dans un autre cadre que le PEI.

Il reste également à programmer une opération correspondant à un point noir, l'aménagement du carrefour de Tragone.

Les travaux de rénovation du tunnel nécessaires pour sécuriser l'accès au cœur de ville mais repoussés depuis des années ont pu commencer avec une opération préalable de désamiantage des chaussées aujourd'hui terminée.

Pour la rénovation proprement dite, les études de maîtrise d'œuvre se poursuivent, l'objectif étant de réaliser les travaux entre 2026 et 2028.

Par ailleurs une démarche a été entreprise auprès de l'Etat pour obtenir l'autorisation préfectorale d'ouverture et dans ce cadre des travaux devraient être réalisés dès 2025.

D'une manière générale, pour éviter que la circulation ne soit trop perturbée, l'exécution des travaux est prévue la nuit.

### **Améliorer l'accessibilité des bassins de vie ruraux et désenclaver les zones rurales**

L'accessibilité (distance-temps) des bassins de vie ruraux vers les services supérieurs des territoires ruraux eut être la cause de réelles difficultés d'accès aux équipements supérieurs (maternité, hôpital, université, etc.).

La réduction des temps de parcours entre les pôles implique la modernisation des itinéraires concernés.

Des travaux ont ainsi été réalisés sur diverses routes départementales (RD 268, 84, 69, 757, 4 etc).

Deux exemples dans le cadre du PEI :

- la RD 84 dans le secteur Golu Merusaglia,
- la RD 757 entre U Pitretu et I Bagni di Vutera.

### **Réduire les temps de parcours en modernisant les réseaux primaires et secondaires**

Les solutions classiques consistent en des élargissements, des rectifications de virage ou des aménagements qualitatifs.

Un autre moyen est de faciliter les dépassements : les règles de l'art invitent à offrir 25 % de dépassement sur un itinéraire. Dans un contexte de montagne, faute de ligne droite suffisamment longue, cela implique la création de créneaux de dépassement dans un sens de circulation (3 voies), voire dans les 2 sens (4 voies) si la largeur de la plateforme routière le permet.

### ***I Peri – Casamozza***

Les aménagements sont pour l'essentiel des créneaux de dépassement (Vizzavona, basse vallée du Golu, Tavera, Ucciani, Bucugna, Vivariu) et le traitement de carrefours congestionnés ou dangereux (Veru, Oriente à Corti, etc...).

L'amélioration de la traverse de Vivariu se fera avec des aménagements en place.

Idem pour Venacu avec de surcroît l'élargissement ponctuel de la RD143 – route de Noceta pour les poids lourds déviés durant la période estivale.

### ***Aiacciu – Bunifaziu***

Les aménagements sont pour l'essentiel des créneaux de dépassement (San Ghjorghju, Casalabriva, Tacana, Grossetu, etc...).

Sur la section Sartè / Bunifaziu, il est envisagé de créer 5 créneaux dans le secteur de Peru Lungu. Ce dossier est en cours d'instruction de la part des services de l'Etat.

### ***Merusaglia – Calvi***

Le principe de sécurisation comprend l'aménagement des traversées, la création de points d'échange sécurisés et la coordination avec la mairie Lisula d'un plan d'aménagement global comprenant une voie de délestage de la RT 30 au cœur de la ville.

Pour des raisons de droit, la déviation de Lisula est abandonnée.

### ***Casamozza – Bunifaziu***

Les objectifs d'aménagement sont la recherche d'itinéraires de contournement des agglomérations et la sécurisation de l'axe.

### ***Sécurisation de l'axe***

La RT10 est particulièrement accidentogène. Un programme de traitement des carrefours a été établi et est en cours de réalisation.

Cela implique également de « protéger » la section Cervione / Aleria. En effet, cette section a encore une typologie de route de rase campagne, compatible avec les attendus d'une voie de transit. Or, pour éviter l'asphyxie par la multiplication des accès directs résultant de l'urbanisation, source de cisaillements et donc d'accidents et de dégradation du niveau de service, la route doit être classée à grande circulation.

### ***Déviation de Santa Lucia di Portivechju***

Les études sont en cours et devraient permettre le dépôt prochain du dossier à l'enquête publique. Toutefois la jurisprudence évoquée ci-avant risque de nécessiter un renforcement des études d'opportunité.

### ***Poursuite de la voie de transit U Viscuvatu – I Fulelli***

Avec une moyenne sur l'année de près de 17 000 véhicules par jour tous sens confondus dans la traverse d'I Fulelli, la RT 10 est désormais saturée entre le franchissement du Fium Alto et l'arrivée sur la fin actuelle de la 2x2 voies à U Viscuvatu. Le développement continu de l'urbanisation le long de la RT10 est devenu incompatible avec les exigences de fluidité du trafic et de sécurité des usagers, qui sont les objectifs de la Collectivité sur ses grands axes structurants. Cette situation a été identifiée dès la fin des années 90 par la CTC ; pour préserver l'avenir, il a été prévu un premier fuseau d'étude en continuité de l'actuelle 2x2 voies entre U Borgu et U Viscuvatu jusque sur le territoire de la commune de Tagliu è Isulacciu. Ce fuseau a fait l'objet d'un arrêté de prise en considération de mise à l'étude en 2004. Il prévoit la réalisation d'une route à grande circulation d'une dizaine de kilomètres avec plusieurs échangeurs. Ce projet est structurant pour la Corse et, en tant que tel, doit faire l'objet d'études préalables approfondies. Par ailleurs, une politique de création de **réserves foncières** a également été menée en partenariat avec la SAFER en vue de la réalisation future de cette voie. A cet effet, l'Assemblée de Corse a reconduit en octobre 2017 la convention pluriannuelle avec cet opérateur foncier.

La Collectivité mène actuellement une concertation avec les communes de la plaine orientale pour prolonger le réseau ferroviaire de Casamozza jusqu'à I Fulelli et mettre en place un tram train, de façon à développer une offre de transport alternative à la route pour les déplacements jusqu'à la région bastiaise.

Il est donc envisagé « d'échanger » les plateformes : compte tenu de l'incapacité de la RT10 à faire transiter désormais le flux de transit, mieux vaut consacrer cette plateforme à la desserte locale et à un futur tram-train (moins de 1000 passagers), pouvant relier alors les pôles urbains, et concevoir

un contournement routier permettant d'accueillir les flux de transit enregistrés (plus de 17 000 v/jour).

Pour cela, il convient dans un premier temps de réaliser une étude fine des déplacements entre Bastia et la plaine orientale, et de rechercher le meilleur compromis entre :

- une RT10 libérée du trafic de transit et qui deviendrait un axe de développement urbain ;
- un tram train qui capterait progressivement une part plus significative des déplacements ;
- une déviation de la RT10 entre U Viscuvatu et Tagliu è Isulacciu dédiée au trafic de transit.

### **Viser l'amélioration de la fluidité plutôt que l'augmentation de la vitesse, lors de la création de nouvelles voiries périurbaines**

La création de nouvelles voies périurbaines est à l'ordre du jour à Aiacciu et à Bastia avec 2 opérations déjà mises en avant dans les items précédents :

- la pénétrante nord-est à Aiacciu,
- la nouvelle voie Bastia-Furiani

Dans les 2 cas, l'objectif n'est pas de créer des voies rapides mais d'offrir des alternatives aux voies existantes et ainsi de décongestionner et de fluidifier le trafic.

Une attention particulière est accordée à la limitation des accès directs à ces voies nouvelles car ceux-ci sont susceptibles d'y diminuer le débit (par exemple envisager des feux bicolores de contrôle d'accès automatiques en fonction de la densité du trafic sur les bretelles d'accès).

### **Inclure systématiquement des voies de circulation dédiées aux modes collectifs ou doux**

Cette démarche est mise en œuvre dès que cela est souhaitable et possible.

Cela se traduit par des réalisations et des projets pour lesquels des cofinancements ont été obtenus ou sont recherchés auprès de l'Etat (PEI, Fonds mobilités actives, France relance), de l'Europe (FEDER) ou des communes concernées.

#### ***Région ajaccienne***

Grâce aux travaux réalisés ces dernières années (travaux en voie d'achèvement pour le fond de baie), il est possible en 2024 de cheminer à pied ou à vélo depuis le Scudo (sanguinaires, ex RD111) jusqu'au niveau de la piste de l'aéroport.

Dès 2025, la voie verte aura été prolongée jusqu'au carrefour de Bastelicaccia et permettra d'offrir aux mouvements pendulaires avec cette commune une réponse alternative à la voiture.

Des études s'achèvent pour un nouveau prolongement, à l'ouest jusqu'au Macumba (bouclage avec la RD111b) et à l'est jusqu'au début de la RD55 (route de la rive sud).

Des études sont en cours pour permettre à l'aménagement « modes actifs de déplacement » d'atteindre la Parata à l'extrémité de la route des Sanguinaires.

Lors des travaux d'aménagement de la rocade d'Ajaccio et de la route de Caldaniccia, la solution mise en œuvre a consisté à partager les voies bus avec les vélos.

Lors de l'aménagement des RD11b et 111b (contournement nord-ouest) ainsi que sur une section anciennement élargie de la RD 111b, des bandes cyclables ont été réalisées.

#### ***Région bastiaise***

Le développement des infrastructures a été amorcé sur la ville de Bastia avec la mise en service en décembre 2020 de la voie verte de l'Aldilonda qui marque la mise en place d'une vraie voie dédiée aux modes actifs et reliant le centre-ville de Bastia au secteur de l'Arinella.

La CdC a engagé des études pour réaliser une voie verte sur le territoire des communes de Biguglia, Furiani et Bastia.

#### ***Extrême sud***

A l'entrée nord-ouest de Bunifaziu, des travaux récents d'aménagement de la RT 40 ont été accompagnés de la création d'une voie verte.

Une étude est en cours pour un aménagement comparable à l'entrée nord-est de la ville.

A Portivechju, sont finalisées les études relatives à l'aménagement de la partie urbaine de la RD 368 entre le giratoire du carrefour avec la RT 10 et celui avec la RD568. Une voie verte est prévue

**Maintenir et améliorer le réseau routier tertiaire existant afin de préserver les exploitations agricoles et sylvicoles existantes et favoriser les liaisons entre les unités villageoises et le pôle de proximité le plus proche à court terme**

Concernant le réseau tertiaire, l'enjeu essentiel est celui de sa maintenance.

En premier lieu, il conviendra de disposer d'une connaissance fine du réseau grâce à un système d'information géographique couplé aux bases de données de gestion. Il sera pertinent de développer un asset management system (AMS) sur l'ensemble du réseau routier de l'île. Des modules de base existent et peuvent être paramétrés en les couplant à un GIS et à un inventaire fin des éléments du réseau. Un des principaux avantages d'un AMS est la possibilité de programmer en temps utile les actions de maintenance régulière, périodique et le gros entretien en fonction de l'évolution du trafic et des conditions météorologiques affectant le réseau, tout en élaborant les budgets nécessaires en parallèle.

Il sera alors possible de programmer au mieux les actions de maintenance le plus tôt possible pour éviter de laisser les désordres se développer et nécessiter alors des réparations très onéreuses et aux conséquences lourdes pour l'utilisateur (effondrement d'un mur, coupure d'un pont).

L'accent devra également être mis sur l'entretien préventif, source substantielle d'économie, mais impliquant la mise en œuvre d'une véritable culture patrimoniale partagée à tous les niveaux. Enfin, l'innovation pourra offrir de nouvelles solutions adaptées aux caractéristiques de notre patrimoine et des ressources du BTP.

Par ailleurs doit être mis au point un schéma d'exploitation routière portant sur l'amélioration des interventions de viabilité (surveillance, interventions d'urgence, service hivernal, maintenance des équipements) et une aide au déplacement des usagers (plan de gestion de trafic, information aux usagers).

**Conduire, à long terme, une étude des extensions des équipements et infrastructures de transport nécessaires au développement des secteurs productifs**

Une telle étude n'a encore été lancée.

Une réflexion serait à engager afin d'en préciser les contours et les enjeux.

**Anticiper les dommages causés aux infrastructures de transport par des événements naturels, notamment liés au changement climatique**

Les accidents naturels qui, du fait du changement climatique, ont gagné dans la région en fréquence et en intensité, sont de nature à causer des dommages de plus en plus importants aux infrastructures de la région.

Il conviendrait en conséquence de mieux prévenir et de s'y préparer et suite à de tels dommages de prévoir les travaux nécessaires en mobilisant les financements susceptibles de contribuer à leur réalisation.

Prévenir et s'y préparer nécessiterait d'identifier les infrastructures les plus vulnérables à de tels accidents, de s'assurer que les services de la météorologie mènent la veille nécessaire et lorsque des risques ont été identifiés de prendre les mesures préventives qui s'imposent.

Suite à des dommages, il existe diverses sources de financement dont le FSUE (fonds de solidarité de l'Union européenne) qui peut être sollicité selon les modalités prévues.

#### **d) Faciliter la mobilité intérieure**

L'expérience nous a montré que dans notre système géographique insulaire fermé, la progression du parc automobile s'avère toujours supérieure à la progression de la couverture du réseau routier. En effet, la mise en exploitation de nouveaux tronçons routiers accélère encore plus la progression du parc. Autrement dit, l'offre ne répond pas seulement à la demande, elle la stimule. Dans ces conditions, un système de mobilité global ne peut se satisfaire d'une extension permanente de l'offre, il doit aussi mettre en œuvre une gestion active de la demande. Cette gestion a pour but de redéployer la demande, en particulier routière et individuelle, vers des services de transports en commun et/ou vers des créneaux de temps où l'infrastructure demeure sous-utilisée. Cette politique peut inclure des incitations gratifiantes (contribution des employeurs ou des municipalités sur le coût de transport) et pénalisantes (voir gestion du stationnement ci-dessous).

#### **e) Améliorer la coordination des acteurs institutionnels des transports**

Ces deux axes 4 et 5 dont les contours sont étroitement liés sont à appréhender dans une analyse commune.

- Le lancement en 2017 d'une étude pour l'élaboration du SRI

Les deux objectifs reposent à la fois sur les documents schématiques annexés au PADDUC en 2015 tel que le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT) et sur l'impulsion des évolutions réglementaires successives, notamment depuis 2014 avec la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) qui a créé le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI), devenu depuis par ordonnance de 2016 la Planification de l'intermodalité (PRI).

Afin de se conformer aux nouvelles réglementations en vigueur et de réactualiser l'analyse complexe des différentes mobilités et de l'organisation multimodale sur l'ensemble du territoire, la Collectivité de Corse a souhaité être assistée pour son étude. Elle a conclu en 2017 un contrat avec un groupement d'AMO.

Aussi, le processus d'élaboration a été programmé en 4 phases telles que détaillées ci-dessous :

- Phase 1 : Etablissement d'un diagnostic général des études de déplacements, des attentes prospectives en liaison avec les infrastructures ;
- Phase 2 : Propositions, concertations et évaluations par scénarii d'organisation multimodale des déplacements ;
- Phase 3 : Elaboration du Schéma Régional de l'Intermodalité de Corse ;
- Phase 4 : Etablissement d'une programmation opérationnelle harmonisée sur 10 ans des opérations à réaliser comprenant le volet routes et pistes cyclables et le volet transport terrestre intérieur (arrêts, haltes, gares routières et pôles d'échanges multimodaux, parc-relais, systèmes d'information, systèmes de billetterie coordonnée, matériels roulants ...).

- Le SRI étroitement lié aux modalités à définir de procédure de révision du PADDUC

La phase 1 d'établissement du diagnostic a été achevée en juillet 2018 et s'est imposée comme préalable à la concertation auprès des collectivités territoriales. L'Assemblée de Corse a approuvé le 26 juillet 2018 l'intégration du SRI, volet distinct du SRIT, en tant qu'annexe au sein du PADDUC.

Pour mémoire, ce dernier devait faire l'objet d'une procédure de modification afin de rétablir une cartographie d'espaces stratégiques qui avait été annulée par un jugement du tribunal administratif de Bastia.

Pour des raisons liées à l'urgence de rétablir prioritairement cette cartographie, l'Assemblée de Corse a par la suite décidé de dissocier cette modification du PADDUC de la procédure de validation du SRI en tant que document thématique et de renvoyer cette dernière à une modification ultérieure.

De ce fait, le cycle des concertations spécifiques n'a pu être programmé et finalisé à ce jour pour arrêter un projet.

La révision du PADDUC n'étant pas à ce jour formellement engagée, l'intégration du SRI, désormais PRI, ne pourra intervenir que soit dans le cadre d'une procédure de révision, soit dans le cadre d'une procédure de modification dans le cas où l'Assemblée de Corse déciderait de ne pas réviser le PADDUC à l'issue de l'évaluation en cours.

L'intégration formelle du contenu de cette Planification Régionale de l'Intermodalité dans le PADDUC pourrait être élaborée sous l'égide de l'Agence d'Aménagement durable, d'Urbanisme et d'Energie (AUE) de la Corse au travers de la procédure de modification du PADDUC, prévue par l'article L.4424-14. I du CGCT, qui prévoit que :

*« Le plan d'aménagement et de développement durable de Corse peut être modifié, sur proposition du conseil exécutif, lorsque les changements envisagés n'ont pas pour effet de porter atteinte à son économie générale. L'article L.104-3 du code de l'urbanisme est applicable.*

*Les modifications envisagées sont soumises pour avis aux personnes publiques, organismes et organisations dont l'association est prévue à l'article L. 4424-13 du présent code. Leur avis est réputé favorable s'il n'est pas intervenu dans un délai de trois mois.*

*Après enquête publique, les modifications sont approuvées par l'Assemblée de Corse. »*

L'engagement de la modification doit être précédé par une délibération de l'Assemblée de Corse précisant les modalités de la procédure.

En conséquence, la phase 1 « Diagnostic » achevée depuis juillet 2018 est suspendue aux décisions tant de définition des concertations à mener par territoires qu'aux modalités de rattachement de document thématique au PADDUC.

La phase 2 portant « Propositions, concertations et évaluations par scénarii d'organisation multimodale des déplacements » a été avancée à 30% sur une période allant d'août à septembre 2018 afin de permettre à la fois :

- de présenter, dès que les modalités et dates de concertation avec les Communautés d'Agglomération et les Communautés de Communes par territoire auraient été fixées, des projets de réseaux armatures structurants et secondaires recoupant les interactions entre territoires des réseaux ferroviaires et routiers possibles à partir des différents types de points modaux ;
- mais aussi d'anticiper la définition d'un schéma routier de voyageur interurbain renouvelé propre aux compétences élargies de la Collectivité de Corse suite à la loi NOTRe de 2015. Il est proposé de rationaliser le réseau existant du Pumontu mais aussi de reprendre celui du Cismonte et les liaisons interdépartementales puisque ces lignes privées sont irrégulières car non conventionnées.

- Le relancement de la démarche de SRI comme préalable à la réalisation des objectifs qui en découlent

La mise en œuvre des phases 1 et 2 ainsi que la tenue des concertations n'ont pas été réalisées pour cause auxquelles se sont ajoutées diverses échéances électorales et périodes de confinement sanitaire.

Dans ce contexte et afin de répondre aux objectifs qui sont étroitement liés, il est proposé de relancer la démarche pour :

- arrêter les orientations des réseaux terrestres par niveau d'importance et de leurs articulations avec les autres moyens de transports locaux à partir des nœuds d'intermodalité définis ;
- permettre d'en extraire les orientations précisées ou modifiées sur les différents réseaux de la compétence de la Collectivité de Corse ou d'aider à la définition de ceux qui relèvent des autres AOM (schéma des transports routiers de voyageurs, SD'Adapt des points d'arrêts routiers adaptés aux PMR et au report des schémas vélos, parkings P+R, Pôles d'Echanges Multimodaux pour les points d'entrées/sorties du territoire ou sur les pôles urbains en lien avec le rural) ;
- définir les bassins de mobilités et d'assurer la définition et le pilotage des contrats de opérationnels de mobilité ;
- aider au développement de la mobilité par l'ingénierie technique et administrative et/ou l'aide financière via notamment des actions « mobilités » issues des contrats de territorialisation, et en particulier dans les territoires ruraux ou enclavés en s'appuyant sur les acteurs de l'économie sociale et solidaire.

En conclusion et en termes de perspectives, des éléments déjà mis en œuvre peuvent faire l'objet d'une analyse avec une réflexion transversale.

En lien avec l'OS 7 « Développer les technologies de l'information et de la communication » et en application ou en anticipation de la LOM de 2019, des moyens immatériels ont été mis en œuvre ou sont en cours de finalisation avec la mise en place :

- D'un système de billettique unique et léger permettant de reconnaître l'ensemble des usagers des transports par un seul support numérique. L'unicité du titre de transport entre modes est une forte incitation à l'usage des transports publics, et peut même être étendue à des réseaux de taxis, en particulier les services de rabattement sur les lignes de transport. Ce système est aujourd'hui développé sur les transports routiers gérés par la Collectivité de Corse et sera prochainement déployé sur les transports ferroviaires. Ainsi harmonisée inter-modes, cette carte de transport unique pourrait permettre aussi d'offrir aux entreprises qui le souhaitent la possibilité d'inciter leurs salariés à utiliser les transports en commun en automatisant le versement mensuel d'un crédit sur la carte contre engagement formel du salarié.

Cette procédure amène deux réflexions :

- Déjà mis en place sur les deux Communautés d'Agglomération à travers le volet mobilité du Contrat de Plan Etat-Région (CPER mobilité), cette orientation pourrait être facilitée par des recommandations et incitations au niveau du règlement des aides quinquennales pour les autres EPCI compétents depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021 ou pour ceux qui ne se sont pas saisis de la compétence mobilité par le biais de délégations de compétence ;
- Par ailleurs, ce dispositif pourrait par ailleurs s'étendre dans l'avenir dans le cadre d'un multiservices notamment dans les domaines du sport, des bibliothèques, de la culture ou de la cantine.

- D'un Système d'Information Multimodal (SIM) via un site internet et une application smartphone permettant d'informer tant les usagers insulaires, que les visiteurs au-delà de l'arc méditerranéen, des moyens de déplacement autres que le véhicule particulier. Un calculateur d'itinéraire informe des moyens successifs à emprunter pour circuler en tout point de l'île en s'appuyant sur les informations récoltées par les systèmes de données en temps réel mis en œuvre, soit la billettique et le système d'aide à l'exploitation.

Ce SIM s'appuyant sur l'Open Data Corsica, permettra également de délivrer une information des services disponibles (transports en commun, TAD, parking de covoiturage, services de mobilités actives ...) et de leur niveau de disponibilité par un Système d'Information Voyageurs (SIV, en cours de déploiement) composé de poteaux, bornes et écrans d'informations répartis sur l'ensemble des nœuds d'intermodalités notamment dans les gares ferroviaires et/ou routières et sur les arrêts de bus).

Ce dispositif appelle une remarque, une plus grande information en tout point pourrait être facilitée par des recommandations et incitations au niveau du règlement des aides quinquennales (poteaux ou abris équipés).

En lien avec l'OS 1 « Produire un aménagement qui réduise les inégalités d'accès aux services essentiels », les objectifs de mobilité pourraient être insérés dans le PADDUC ce qui aboutirait à deux perspectives, c'est pourquoi il serait intéressant :

- d'inclure dans le PADDUC l'objectif de mobilité inclusive et écologique dans les territoires ruraux ;
- d'en aider la mise en œuvre dans le cadre des plans de mobilité simplifiés et des contrats opérationnels de mobilité dans ces territoires.

**f) Privilégier une desserte équitable à très haut débit de l'ensemble du territoire insulaire :**

Prévu par l'article L.1425-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Collectivité de Corse a la responsabilité d'élaborer et de porter le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN). Ce document a pour but de définir l'ambition et la stratégie du territoire en termes de déploiement des infrastructures et des réseaux de communications électroniques et également des usages et des services numériques au sein de la société.

Le premier SDTAN de Corse a été élaboré en 2012. Il a permis d'engager le déploiement des infrastructures Haut Débit et Très Haut Débit, telle que la fibre optique (FttH).

En 2019, la Collectivité de Corse a lancé l'élaboration d'un nouveau SDTAN en souhaitant le coconstruire avec toutes les forces vives du territoire. Ce travail a permis d'établir une nouvelle ambition autour du développement d'une numérique éthique, responsable et émancipatrice pour la société corse.

Baptisé Smart Isula, ce nouveau Schéma Directeur a été adopté par l'Assemblée de Corse le 2 juin 2022. Il porte trois ambitions fondatrices :

**Faire de la Corse une île connectée, ouverte sur le monde et sur la Méditerranée.**

La Corse se doit d'offrir un accès universel et de qualité aux infrastructures numériques à haut et très haut débit à l'ensemble de ses territoires pour y favoriser le développement économique, mais aussi un épanouissement social et culturel ouvert sur le monde. Elle doit aussi favoriser l'ouverture sur le bassin méditerranéen en devenant un nœud d'interconnexion, un lien entre les îles, une passerelle entre le Nord et le Sud.

**Faire de la Corse une île inclusive au sein de laquelle chacun peut trouver sa place, s'émanciper.**

En Corse plus qu'ailleurs, l'inclusion numérique doit être considérée comme une voie d'émancipation pour l'ensemble de la population. Elle doit offrir au plus grand nombre la capacité d'agir et de transformer la société sans en être exclu. C'est un enjeu majeur dans une région caractérisée par un fort taux de pauvreté et de précarité que la crise sanitaire de la Covid-19 a accentué.

**Faire de la Corse une île résiliente, qui sait innover pour s'inscrire pleinement dans une stratégie de transition écologique, énergétique et environnementale.**

Pour relever les défis écologiques, climatiques et sociétaux, le numérique constitue un formidable catalyseur d'intelligence collective. Il doit permettre à la Corse de devenir une terre en mouvement, susceptible d'anticiper les crises pour tenter d'en minimiser les effets, d'innover, d'évoluer en préservant ses fondamentaux environnementaux, culturels et humains.

Le point d'étape arrêté au 1er mars 2023 sur le déploiement et la commercialisation du réseau à Très Haut Débit pour la Corse a été présenté à la session de l'Assemblée de Corse du vendredi 26 mai 2023.

Ce point d'étape permet notamment de mieux mesurer les avancées du déploiement de la fibre et les impacts socio-économiques d'un projet structurant qui éclaire le choix assumé d'une politique de développement équilibré et durable du territoire.

Ce réseau constitue le socle d'infrastructures nécessaire à la mise en œuvre du nouveau Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique « Smart Isula » adopté par l'Assemblée de Corse le 2 juin 2022 (délibération n° 22/074 AC).

Les retombées positives sont mesurables à chaque connexion d'un nouvel abonné dans le rural. Déjà vecteur de création d'emploi dans sa phase de déploiement, le réseau à Très Haut Débit favorisera la croissance de multiples nouveaux projets autour de dynamiques aussi diverses que l'éducation, la santé, le e-commerce, la transition énergétique, mais aussi l'internet des objets.

**Partie 2 : Les objectifs en matière d'aménagements hydrauliques**

Concernant les infrastructures et aménagements hydrauliques, la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse est venue renforcer les compétences de la Collectivité de Corse en la matière. Ceci par l'intermédiaire de son Office d'Équipement Hydraulique de Corse qui en assure l'aménagement, l'entretien, la gestion et, le cas échéant, l'extension.

Pour se faire, l'Assemblée de Corse a adopté un programme d'équipement hydraulique pour le moyen terme en vue de la sécurisation des besoins.

Sur l'ensemble du territoire, le réseau mis en place par l'OEHC comporte environ 2 250 km de canalisations dont 1 900 km de réseau d'irrigation. Ces réseaux desservent essentiellement les zones littorales où les besoins sont importants et la ressource estivale faible. Ce sont donc prioritairement des microrégions ayant des besoins en eau potable ou un fort potentiel agricole et connaissant des déficits hydriques récurrents qui sont équipées.

Afin de répondre aux besoins croissants en eau des territoires ainsi qu'aux enjeux du développement durable, cette orientation stratégique se décline sous la forme de trois objectifs opérationnels ;

- Accroître les capacités de stockages interannuels permettant de faire face aux besoins croissants et à la récurrence des années sèches.
- Réaliser de nouveaux équipements mixtes à vocation d'alimentation en eau brute et d'hydroélectricité,
- Développer des extensions de réseaux dans des zones disposant d'une ressource suffisante.

**a) Accroître les capacités de stockages interannuels pour sécuriser la production d'eau potable**

En ce qui concerne les capacités de stockage en eau potable, les microrégions les plus concernées sont celles où la pression touristique est la plus importante et la ressource hydrologique la plus faible, à savoir notamment le Sud-Est et la Balagne.

Le schéma hydraulique prévoit :

- dans le Sud Est : la création du barrage du Cavo, (4.2 millions de m3) ou sur Porto Vecchio, la rehausse du barrage de Figari ;
- en Balagne, la création d'une retenue collinaire au lieu-dit Sambuccu, (environ 2 millions de m3).

Ces ouvrages se situent dans des zones où la demande et le déficit hydrique sont tels que des aménagements complémentaires sont indispensables pour sécuriser l'alimentation en eau des populations.

La politique mise en œuvre au travers du schéma hydraulique ne tient pas compte des problématiques liées au changement climatique.

Concernant l'objectif d'accroître les capacités de stockage interannuel pour sécuriser la production d'eau potable. Cet objectif, doit être redéfini notamment avec la création de nouveaux ouvrages de stockage qui viendront s'ajouter à l'objectif de rehausse des barrages existants dont le gain en volume est trop faible.

La création des nouveaux ouvrages de stockages pourrait être définie selon la vocation ou non de desservir l'alimentation en eau potable sur certains territoires ; Ghjunsani (AEP), Cap Corse (retenues type Stullone et interconnexions AEP&EB-PTGE), Balagne (Salvi - AEP, Bassin Ajaccien (Gravona – AEP & EB), Portivechju/Bonifaziu (AEP & EB),

Un objectif opérationnel pourrait être consacré aux rehausses et mises en conformité/maintenance d'ouvrages existants sans distinction de vocation potable ou agricole. Dans ce cas on ne préciserait que la priorisation des territoires vulnérables et les rehausses envisagées.

Enfin, concernant la priorité donnée au Sud-Est et à la Balagne, une nouvelle priorisation a été faite dans la stratégie 2022-2033 de l'OEHC-CdC avec l'intégration du Bassin Ajaccien et de la Plaine Orientale.

Le plan Aqua Nostra voté en Juillet 2020 reprend l'ensemble de ces objectifs.

**b) Réaliser de nouveaux équipements mixtes à vocation d'alimentation en eau brute et d'hydroélectricité**

Pour réaliser de nouveaux équipements à vocation mixte, l'objectif ici est de mobiliser de nouvelles ressources.

Dans les zones, également favorables à l'agriculture, qui ne sont pas encore équipées, la présence d'une ressource satisfaisante, tant en volume d'eau disponible qu'en qualité permet la réalisation de nouveaux aménagements à vocation mixte.

Deux zones comportent d'une part, des conditions agricoles favorables et d'autre part, une ressource peu exploitée et disponible, il s'agit ;

- Du Taravo (Ouvrage de l'Olivese à vocation mixte d'hydroélectricité et d'alimentation en eau brute pour environ 36 millions de m<sup>3</sup>),
- De la Cinarca (Ouvrage de Letia à vocation mixte d'hydroélectricité et d'alimentation en eau brute pour environ 10 millions de m<sup>3</sup>) ;
- Etudier la réalisation des aménagements hydroélectriques dans la vallée du Golu.

Ces nouveaux ouvrages devraient permettre par leur vocation hydroélectrique de conduire la Corse à l'autonomie énergétique identifiée dans le SRCAE.

Cependant, si à ce jour, aucun nouvel ouvrage n'a été mis en œuvre depuis l'élaboration du PADDUC, la création de nouveaux équipements structurants sont programmés pour la période 2022-2033 dans le cadre de la Stratégie opérationnelle accélérée de rattrapage infrastructurel).

Ainsi sont programmés :

- Retenue Collinaire de Vadina (+5 Mm<sup>3</sup>),
- Retenue Collinaire de la Gravona (+2,5 Mm<sup>3</sup>),
- Barrage du Sambucu (+1,5 Mm<sup>3</sup>),
- Canalisation de transfert ORTOLU-FIGARI (+3 Mm<sup>3</sup> transférable d'un territoire déficitaire vers un territoire excédentaire).
- Retenue Collinaire de Bunifaziu (+6 à +8 Mm<sup>3</sup>),
- Retenue Collinaire de Monaccia d'Auddè (+6 à +8 Mm<sup>3</sup>),
- Barrage de l'Argentella (+0,08 Mm<sup>3</sup>).

### **c) Développer des extensions de réseaux dans des zones disposant d'une ressource suffisante**

Une partie des espaces agricoles « cultivables » sont dotés de réseaux structurants. Dans les zones où les ressources sont suffisantes, l'objectif ici est de mettre en place de bornes d'irrigation supplémentaires destinées à densifier les équipements existants, et des extensions de réseau.

La réalisation, le maintien et le développement de ces équipements doivent se faire que dans une démarche de gestion durable de la ressource en eau.

Les extensions de réseaux n'ont pas encore été mises en œuvre dans toutes les zones identifiées comme ayant des ressources suffisantes ;

- Plaine de Cuttoli : installation non réalisée,
- Plaine de Sarrola-Carcopino: Installation réalisée,
- Plateau de Cauria – Vallée de Tizzano – Vallée de Conca (Grossa) :
  - Desserte du plateau de Cauria : installation réalisée et inaugurée en aout 2016,
  - Vallée de Tizzano : installation réalisée et inaugurée en aout 2016,
  - Vallée de Conca (Grossa) : installation non réalisée malgré son inscription au PEI

- Plaine de Lama : installation réalisée,
- Plaine de Feliceto : installation non réalisée
- Plaine de Pigna : installation réalisée
- Nebbiu : installation réalisée en 2020-2021

De nouveaux périmètres sont prévus dans la stratégie 2022-2033 :

- Vallée du Rizzanese et Plaine de Baracci, Vallée de Grossa-Bilia-Vallée de Conca
- Falasorma (Luzipeu et Marzulinu),
- Afa – Appiettu – Lava,
- Plaine de Cuttoli.
- Serra di Ferro,
- Figari (Scupettu et ogliastrellu),
- Palavesa,
- Ocana.

### 3. Vers un urbanisme maîtrisé et intégré (OS n°11)

Cette orientation est issue du constat que notre île dispose d'un cadre environnemental et paysager exceptionnel, mais que le développement de l'urbanisation de ces trois dernières décennies a généré des extensions urbaines peu organisées et peu équipées en matière de services, de commerces et d'espaces publics. Aussi, l'enjeu majeur du projet d'urbanisme du PADDUC est de renforcer le tissu urbain, à travers notamment une augmentation de la densité humaine et bâtie, une multiplication et une diversification des fonctions urbaines et l'amélioration des espaces publics.

Le PADDUC souhaite ainsi favoriser l'émergence de véritables projets de territoires intégrés, qui prennent en compte l'ensemble des enjeux socio-économiques et environnementaux, et valorisent mieux les richesses et atouts naturels de l'île.

Pour cela différentes orientations, différents principes et dispositions ont été édictés dans le PADDUC.

#### **a) La coordination des maîtrises d'ouvrage, l'approche globale de l'urbanisation au sein des secteurs à enjeux :**

L'objectif du PADDUC « revoir les modes d'urbanisations pour produire une urbanisation équilibrée, diversifiée et économe de l'espace » comprend des orientations en matière d'urbanisme opérationnel. Il est ici attendu, en particulier, l'engagement de projets urbains d'ensemble sur les secteurs d'enjeux régionaux (SER) dans le cadre d'une gouvernance partagée entre les différents niveaux de collectivités.

Ces SER n'ont connu aucune traduction concrète notamment dans le cadre des PLU élaborés ou révisés après approbation du PADDUC, malgré une confirmation de ces principes et du niveau d'ambition correspondant dans le cadre de la délibération 17-019 de l'Assemblée de Corse du 27 janvier 2017, qui prévoyait une méthode qui n'a pas, à ce jour, été mise en œuvre.

Ces difficultés ont régulièrement été pointées dans les avis émis par le Président du Conseil exécutif de Corse sur les projets de PLU arrêtés. Comme l'a souligné en 2024 la Chambre Régionale des Comptes dans son rapport d'observations définitives sur l'AUE : « ces démarches de préfiguration des aménagements pourraient être réactivées sans délai, sous réserve que les conditions de co-pilotage par les collectivités locales et la CdC soient stabilisées et que les moyens financiers pour les études à externaliser soient mobilisés, comme demandé par certaines collectivités locales ».

A fin 2021, les seules approches préparatoires à l'engagement de projets urbains d'ensemble ont été, à notre connaissance, relevées dans le cadre des PLU d'Aiacciu avec l'instauration de quelques périmètres d'attente (mais dont la Collectivité de Corse a considéré qu'ils étaient trop restreints au regard de l'ampleur des secteurs directement urbanisables) et de Calvi, avec le classement en zone à urbaniser (AU) stricte d'une emprise d'environ 10 ha en entrée de ville, réservée pour une urbanisation future dans le cadre d'une opération publique d'ensemble.

Il peut toutefois être noté que les projets de contractualisation financière entre l'Etat et les principales agglomérations et villes de Corse, dans le cadre du Plan de transformation et d'investissement pour la Corse (PTIC), font explicitement référence :

- à la prise en compte des dispositions du PADDUC relatives aux SER et conditionnent certains financements aux opérations « urbaines » ;
- à la mise en place d'outils de l'urbanisme opérationnel créés par la loi ELAN et qui semblent répondre aux attendus des dispositifs que le PADDUC avait préconisé sous le vocable d'OIT (opération d'intérêt territorial). Il s'agit en l'occurrence du PPA (projet partenarial d'aménagement, susceptible de déboucher sur une Grande Opération d'Urbanisme) et de l'ORT (opération de revitalisation du territoire). C'est ce qui a récemment (fin 2021) amené la commune de Corti à

initier une démarche de projet urbain global, dont la mise en œuvre pourra bénéficier d'un financement sur le PTIC sous les conditions précédemment évoquées.

L'intervention de l'Office Foncier de la Corse (OFC) participe également à l'objectif fixé par le PADDUC. L'OFC intervient à la fois dans le périmètre des villes, mais également dans celui des villages. De nombreux projets soutenus concernent la réhabilitation de bâtisses en centre ancien, par exemple dans les communes d'Aiacciu, Bunifaziu, Santa Lucia di Talla, Palasca, A Curbaghja, Pinu, etc. D'un point de vue financier, l'OFC peut avoir un effet de levier avec l'application de la minoration foncière applicable à certaines opérations de logements locatifs sociaux. Il est également un partenaire privilégié des programmes type Action Cœur de Ville (opération caserne Casabianca à Bastia) ou encore Petite Ville de Demain (Pietrusedda).

Par ailleurs, afin de faciliter la compréhension de cette orientation, de nombreuses actions à visées pédagogiques ont été portées par l'AUE, parfois en partenariat avec les services de l'Etat. Celles-ci avaient vocation à sensibiliser, à la fois les élus locaux et les bureaux d'études (BE) en charge des procédures relatives aux documents d'urbanisme, à la prise en compte du PADDUC et de ses orientations. Pour illustrer le propos, peuvent être citées à titre d'exemple :

- l'action de formation organisée en 2016 ou encore les interventions de l'AUE auprès des BE lors des journées d'informations organisées par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Haute-Corse, ou encore ;

- les actions pédagogiques menées auprès des communes littorales en 2017.

En outre, il est à noter qu'à chacune des participations de l'agence à des réunions de travail sur les documents d'urbanisme, organisées à l'initiative des communes, celle-ci fournissait systématiquement une analyse des documents produits à la lumière de la compatibilité entre le document en cours d'élaboration et les orientations du PADDUC.

Pour les accompagner dans l'appropriation de cette orientation et sa mise en œuvre, certains acteurs ont tenu à souligner qu'ils auraient souhaité plus de travail en partenariat autour des dossiers que les collectivités portent. Ils auraient également souhaité qu'une ingénierie leur soit mise à disposition, notamment pour élaborer des diagnostics sur les territoires, sans attendre la réalisation de documents d'urbanisme. Conditionnaliser l'obtention de subventions à la réalisation ou au démarrage de ce type de document stratégique, apparaît pour certains acteurs comme un bon moyen pour inciter à la prise en compte de cette orientation. Cette proposition s'est partiellement concrétisée en 2020 par l'attribution d'une bonification de la dotation quinquennale par la Collectivité de Corse pour les communes disposant d'un PLU compatible avec le PADDUC au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

## **b) Les dispositions du PADDUC relatives à la maîtrise et à la conditionnalité des extensions urbaines**

L'une des dispositions du PADDUC « *réussir le projet d'extension urbaine* » vise à conditionner l'extension de l'urbanisation dans les communes des deux aires métropolitaines d'Aiacciu et de Bastia, à l'élaboration de SCoT. Cela a été rappelé dans les avis émis par le Président du Conseil exécutif de Corse, lors des avis qui ont pu être émis dans le cadre des procédures d'élaboration ou de révision des PLU de ces communes. A ce jour, aucun SCoT n'est pour autant approuvé sur ces aires métropolitaines.

De même, l'objectif opérationnel du PADDUC de « *réaliser les extensions de l'urbanisation dans la continuité de l'urbanisation existante* », vise à proscrire ou limiter à des cas exceptionnels les extensions urbaines en discontinuité (légalement envisageable que sur les communes soumises à la seule loi Montagne). Celles-ci ont eu assez peu d'effet, puisqu'une proportion importante de

communes soumises à la loi Montagne, engagées dans l'élaboration d'un PLU, ont proposé ou approuvé des extensions d'urbanisation en discontinuité.

Ainsi, il peut être considéré que les dispositions du PADDUC relatives à la maîtrise de la qualité de l'urbanisation et à la limitation des extensions urbaines, qu'il s'agisse de préconisations ou de précisions à caractère normatif, ont été globalement peu appliquées à l'occasion de l'élaboration ou de la révision des PLU.

#### **4. Préserver, gérer et mettre en valeur l'environnement (OS n°12)**

Cette orientation stratégique est issue du constat que l'environnement de la Corse a contribué à façonner l'identité de ses habitants tout au long de son histoire. Il constitue également son image de marque. Face aux pressions anthropiques et à la spéculation grandissante, le PADDUC s'est donc posé la question tout à la fois du défi de sa préservation, de sa gestion et de sa mise en valeur. L'environnement est, en effet, un pilier fondamental pour un développement humain harmonieux, au-delà de sa simple valeur marchande. Pour rappel, elle est rédigée autour de trois ambitions :

- (i) transmettre aux générations futures « l'île de beauté » en préservant ses caractéristiques paysagères et écologiques majeures ;
- (ii) mieux gérer le territoire pour préserver la qualité du cadre de vie ;
- (i) valoriser les ressources naturelles pour un développement économique plus endogène et résolument tourné vers la transition écologique.

D'apparence trop généraliste, cette orientation reprend dans les faits des points spécifiques de divers schémas et documents stratégiques. Afin de faciliter la rédaction de son bilan, l'analyse est proposée ci-dessous est décliné de façon sectorielle autour de trois thèmes : la biodiversité, l'eau, le patrimoine et cadre de vie.

##### **a) La biodiversité :**

S'agissant de « préserver la biodiversité et le patrimoine naturel remarquable pour transmettre la beauté et la richesse écologique de l'île aux générations futures » visée par le PADDUC, il peut être évoqué différentes actions.

- En premier lieu, il peut être fait un bilan de la stratégie nationale des aires protégées (SCAP). Un certain nombre d'actions ont ainsi été menées ou sont en cours : extension de la Réserve Naturelle de Scandola, création de la Réserve Naturelle des Iles du Cap Corse, création de la Réserve Naturelle de Corse du Massif du Monte Ritondu, etc.
- De même, une stratégie territoriale de classement des Réserves Naturelles (RN) de Corse est en cours. Elle fera état des projets à mener dans un souci de cohérence entre préservation de la biodiversité et efficience des moyens à allouer pour cela.

Afin de préserver et remettre en bon état les réservoirs et les corridors de la Trame Verte et Bleue (en priorisant les espaces les plus menacés), les travaux déjà engagés sur le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) peuvent être évoqués. La première mission a été lancée en 2012 et finalisée en 2014 conjointement par l'OEC et la DREAL. La seconde mission intitulée « *actualisation des études préalables et accompagnement de la démarche de finalisation du Schéma Régional de Cohérence Écologique de la Corse* » a été commandité par l'OEC en 2018 et finalisé en octobre 2019. Cette mission a permis d'actualiser les éléments de 2014 pour aboutir à un SRCE en proposant un plan d'actions et un dispositif de suivi et d'évaluation. Sept documents ont ainsi été élaborés : (i) un état des lieux de la biodiversité en Corse ; (ii) les composantes de la TVB ; (iii) l'identification des objectifs et des enjeux liés aux composantes de la TVB ; (iv) le plan d'actions stratégique et son Annexe présentant les outils et moyens de mise en œuvre ; (v) le dispositif de suivi et d'évaluation du SRCE de Corse ; (vi) un atlas cartographique au 1/100 000ème ; (vii) un résumé non technique.

Le PADDUC vise également la conservation de portions de nature « ordinaire ». Il peut également être évoqué le travail fait par le Conservatoire Botanique National de Corse (CBNC) sur la biodiversité ordinaire qui en Corse présente une réelle richesse, notamment en valorisant la flore des bords de champs, la flore rudérale et commune, les plantes aromatiques et médicinales souvent communes dans les maquis.

Concernant la prévention de la destruction d'espèces lors d'aménagements, de constructions, travaux, activités, des actions de sensibilisation sont menées par l'OEC et le CNBC notamment avec le service des routes et les services de prévention incendies. Cela permet de fournir des données qualifiées, d'accompagner les bureaux d'études et d'assurer une veille sur le territoire. Cela comprend également la séquence « *éviter réduire compenser (ERC)* » ; cette dernière a une réelle importance dans le maintien de la biodiversité.

Ce même objectif de préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel remarquable évoque, en outre, la lutte contre les invasions biologiques. Sur ce point, l'Office de l'Environnement a pour une mission de préparer les décisions du Président du Conseil exécutif de Corse chargé de l'instauration de la liste d'espèces animales et végétales interdites d'introduction dans le milieu naturel, dans le cadre de la mise en place d'une stratégie territoriale de préservation contre les espèces exotiques envahissantes. Enfin, le CNBC élabore, des listes d'espèces végétales exotiques envahissantes sur la base d'analyse de risque (plus de 500 espèces évaluées). Une stratégie territoriale de lutte est, par ailleurs, en cours de rédaction.

Le PADDUC fixe l'objectif île « zéro pesticides ». Cet objectif peut être rapproché du plan Ecophyto II qui a réaffirmé un objectif de réduction de 50% du recours aux produits phytosanitaires en France en 10 ans en deux temps (à l'horizon 2020, une réduction de 25% est visée, ensuite, une réduction de 50 % à l'horizon 2025). Le Programme de développement rural de la Corse (PDRC) s'inscrit également dans cet objectif. Au travers d'appels à projet, ce programme finance des équipements pour substituer le désherbage mécanique à l'emploi de pesticides. Cela passe également par le soutien aux projets portés par les filières tels que le projet Protect Agrumes (collaboration AREFLEC / INTERBIO / INRAE / Université de Corse) portant sur la protection et de la défense des cultures à partir de solutions naturelles s'appuyant sur les ressources locales (extraits végétaux, auxiliaires, ...). Le SDAGE 2016-2021 a également identifié cet objectif comme étant l'une de ses priorités la lutte contre les pollutions d'origine agricole et agroalimentaire, les pesticides et les substances dangereuses.

S'agissant de la « *valorisation de la forêt et de l'agriculture* », le PADDUC rappelle que la multifonctionnalité de la forêt et de l'agriculture se définit par les fonctions sociales et environnementales que ces secteurs d'activité remplissent, outre leur fonction principale qui est la production. De multiples actions ont été mises en œuvre au titre de cet objectif, au travers du PDRC. Depuis l'approbation du PADDUC, il peut ainsi être noté que plus de 300 bénéficiaires (environ 10 000 ha) ont été contractualisés au titre des Mesures agro-environnementales et climatiques (MAEC) et que 350 exploitations ont été labélisées en Bio.

## **b) L'eau**

L'objectif du PADDUC de « *gérer durablement la ressource en eau* » trouve un premier écho favorable dans le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) pour la période 2016-2021 qui identifié comme une de ses priorités la lutte contre les pollutions d'origine agricole et agroalimentaire, les pesticides et les substances dangereuses.

Le SDAGE 2022-2027 intègre quant à lui une orientation visant à « *poursuivre la lutte contre la pollution* », accompagnée des dispositions « *lutter contre les pollutions d'origine agricole et agroalimentaire* » et « *assurer une veille sur les substances dangereuses* ».

Depuis l'approbation du PADDUC, les orientations fondamentales du SDAGE ont évolué : - une nouvelle orientation relative au changement climatique a été introduite et l'orientation relative à la gestion quantitative de la ressource en eau reposant notamment sur la mise en œuvre de Projets de Territoire pour le Gestion de l'Eau (PTGE) a été révisée. Les autres orientations (relatives aux pollutions, aux milieux, aux risques et à la gouvernance) ont été actualisées au regard du changement climatique, des acquisitions de connaissances et du contexte réglementaire.

Le SDAGE 2022-2027 reste, toutefois, globalement en adéquation avec le PADDUC. Néanmoins, la cohérence entre le PADDUC et le SDAGE mériterait d'être renforcée. Conformément aux dispositions du SDAGE, la notion de préservation de la fonctionnalité des milieux devrait être mieux prise en compte (espace de bon fonctionnement, ripisylves et boisements) dans le PADDUC, de même que l'application exemplaire de la séquence ERC, les nécessaires économies d'eau, ou encore la recherche de sobriété des usages dans tous les domaines, y compris l'agriculture. En outre, le SDAGE reprend les préconisations du Plan de bassin d'adaptation au changement climatique (adopté en 2018), leurs donnant ainsi un caractère opposable.

Concernant la stratégie de préservation des zones humides (en cours d'élaboration par l'OEC), le SDAGE 2022-2027 propose de mettre en œuvre des plans de gestion stratégiques des zones humides dans un objectif de préservation mais également de restauration des fonctionnalités assurées par ces milieux.

Par ailleurs, les Mesures Agro Environnementales et Climatiques (MAEC) sont mises en place sur des zones agricoles concernées par des risques environnementaux liés à la qualité de l'eau, notamment dans des zones où des masses d'eau font l'objet d'une mesure spécifique concernant la limitation des apports en pesticides agricoles et/ou l'utilisation de pratiques alternatives au traitement phytosanitaire dans le programme de mesures du SDAGE. Des appels à projets « sondes pour le pilotage de l'irrigation » et « retenues collinaires » ont également été lancés dans le cadre du PDRC.

En outre, le Plan Régional Santé Environnement a été construit en cherchant un équilibre entre les priorités nationales figurant dans le plan national « santé environnement » et les propositions venant d'acteurs du terrain, en veillant à la cohérence avec les autres politiques sectorielles. Une des actions du PRSE sera de créer un observatoire régional des pesticides permettant : - de mettre en commun les données de surveillance existantes (eau, air, sols, aliments, épidémiologiques,...), d'identifier les publics potentiellement surexposés pour accompagner les changements de pratiques des professionnels et des particuliers dans l'usage des pesticides. De plus, dans le cadre du plan Ecophyto, un réseau de suivi des pollutions aux produits phytosanitaires a été mis en place depuis 2017 par l'OEC sur les eaux superficielles et souterraines de la région Corse.

### **c) Le Patrimoine et le cadre de vie**

L'objectif du PADDUC de « *protéger les paysages exceptionnels et remarquables* » vise les paysages exceptionnels et remarquables, ceux présentant une singularité, ainsi que les abords des tours génoises. Il est décliné dans la mise en œuvre d'actions directes de gestion des sites inscrits et classés ainsi que des Opérations Grand Site. La promotion d'une politique partenariale de protection des paysages, au travers de plan de paysage ou chartes paysagères est un axe important. Cet objectif inclut également les politiques de protection rapprochée contre les incendies, impliquant des techniques de gestion forestière appropriées, des espaces forestiers remarquables d'un point de vue écologique et paysager. A ce titre, le Plan de Protection de la Forêt et des Espaces Naturels contre les Incendies (PPFENI) pour la période 2023-2033 a été adopté par l'Assemblée de Corse en Mai 2024.

L'élaboration et la mise en œuvre du Plan Territorial des Espaces, Sites et Itinéraires de pleine nature permettra de structurer les activités nautiques notamment au travers de guides de bonnes pratiques, répondant ainsi à l'objectif d'« *améliorer la gestion des espaces protégés : mieux gérer la fréquentation du public* ». Par ailleurs, la Commission Territoriale des Espaces, Sites et itinéraires de Pleine Nature permettra d'organiser la concertation entre les différents acteurs de la pleine nature. Enfin, le Schéma d'Orientations Générales des espaces, sites et itinéraires de pleine nature (ESPN) permettra d'élaborer des prescriptions et des bonnes pratiques pour chacun des activités de pleine nature inscrite au plan territorial des espaces, sites et itinéraires (PTESI).

L'objectif « *prévenir et gérer les risques* » fait état de l'amiante environnemental. Différentes cartographies ont ainsi été réalisées : Muratu, Corti, Bustanicu. En outre, plusieurs zones ont été reconnues « zones naturelles amiantifères », notamment dans le Cap Corse, le Centre Corse et le Nebbiu.

L'objectif « *prévenir les pollutions et améliorer la gestion des déchets* » s'inscrit dans le cadre de la compétence de planification des déchets de la Collectivité de Corse qui a pour mission d'élaborer le Plan de Prévention et de Gestion des Déchets de la Corse. Ce dernier a pour finalité de coordonner à l'échelle de la Corse les actions entreprises par l'ensemble des parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets produits. Le plan territorial de prévention et de gestion des déchets (PTPGD) – qui sera présenté à l'Assemblée de Corse en Juillet 2024 - rassemble la gestion des différents déchets (ménagers et assimilés, dangereux, du BTP et des entreprises). Cette planification, prévue pour 6 et 12 ans, tient compte des objectifs règlementaires à court et moyen terme en matière de prévention et de gestion des déchets. Le PTPGD fait l'objet d'une évaluation annuelle, par la Commission consultative d'évaluation et de suivi du plan (CCES).

Enfin, au titre de l'objectif « *Préserver la qualité de l'air, lutter contre le changement climatique et se diriger vers l'autonomie énergétique à 2050* » différents actions peuvent être citées.

Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) – datant de 2013 - sera révisée en 2025 afin d'y intégrer les récentes évolutions législatives et les dernières connaissances en matière de dérèglement climatique et de pollution atmosphérique. A cet effet, les travaux réalisés par le futur Observatoire des Effets des Changements Climatiques en Corse (hébergé par l'OEC) et l'Observatoire Régional des Gaz à Effets de Serre (hébergé par l'AUE) seront pleinement mobilisés à cet effet.

## **5. Promouvoir une gestion intégrée des zones côtières (OS n°13)**

Les zones côtières de l'île, qu'elles soient terrestres ou marines, revêtent une grande valeur environnementale, paysagère, et économique de première importance. Elles concentrent notamment la majeure partie de la population et de l'emploi, au regard de leur attractivité touristique, de leur potentiel de développement agricole et aquacole, et de leur accueil des équipements aéroportuaires et portuaires.

Pour rappel, la gestion intégrée de ces espaces doit être comprise, comme : « *un processus dynamique de gestion et d'utilisation durables de ces espaces, prenant en compte simultanément la fragilité des écosystèmes et des paysages côtiers, la diversité des activités et des usages, leurs interactions, la vocation maritime de certains d'entre eux, ainsi que leurs impacts à la fois sur la partie marine et la partie terrestre* ».

L'ambition de cette orientation stratégique du PADDUC a été déclinée en trois volets (dont le bilan est présenté ci-dessous de façon thématique afin d'en faciliter la lecture), à savoir : (i) assurer la préservation des équilibres biologiques et écologiques des sites et paysages du patrimoine ; (ii) prendre en compte les risques littoraux et gérer le trait de côte ; (iii) développer les activités de façon intégrée, dans le souci de la préservation de l'environnement et de l'accès au public à la mer.

### **a) Les aires marines protégées (AMP)**

Le PADDUC s'était fixé comme objectif opérationnel de « *protéger les biocénoses en renforçant les Aires Maritimes Protégées (AMP)* ». Cet objectif vise à assurer une meilleure gestion et une protection plus efficace de ces espaces. Ainsi, les principaux textes pouvant être évoqués dans ce domaine depuis l'adoption du PADDUC sont :

- le décret n°2016-963 du 15 juillet 2016 portant création du parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate / parc naturel marin di u Capicorsu è di l'Agriate ;
- le décret ministériel n° 2017-426 du 28 mars 2017 portant création de la réserve naturelle des îles du Cap Corse ;
- la délibération n°20/081 CP du 29 juillet 2020 de la Commission permanente de l'Assemblée de Corse approuvant le processus de création d'une Réserve naturelle de Corse sur la façade maritime Nord Occidentale.
- La délibération n°18/242 AC de l'Assemblée de Corse décidant la ratification de la délibération adoptée lors du conseil permanent Corso-Sarde en date du 10 juillet 2018 et relative à la protection des Bucchi di Bunifaziu ;
- La reconduction de l'aire spécialement protégée d'importance méditerranéenne (ASPIM) de la réserve naturelle des Bucchi di Bunifaziu en 2021 ;
- La rédaction des documents d'objectifs (DOCOB) de Piaghja Orientale, Calvi Carghjese, Golfe d'Aiacciu ; du plan de gestion du Parc Naturel Marin (PNM) Capi Agriate,
- L'actualisation du plan de gestion de la réserve naturelle de Scandula, des Bucchi di Bunifaziu.

Par ailleurs, un autre objectif du PADDUC dans ce domaine était de parvenir à classer 10% des eaux territoriales en AMP de type réglementaire. A ce titre, il convient de souligner que 50% des eaux territoriales sont couvertes par des zones classées en réserve naturelle, PNM, Natura 2000. Elles sont ainsi reconnues comme des AMP, au titre de l'article L334-1 du code de l'Environnement, et intégrées dans les indicateurs d'AMP de la France. En outre, le sanctuaire Pelagos est, quant à lui, reconnu comme une Aire Spécialement Protégée. Ainsi, cet instrument régional, au sens Méditerranéen du terme au titre de la convention de Barcelone, permet d'indiquer que 100% des eaux territoriales sont classées au titre d'une AMP. Cependant, seules 0,12 % des eaux territoriales sont couvertes par des AMP dites intégrales. Il s'agit de zones de non-prélèvement incluses dans les réserves naturelles existantes. Ce chiffre peut être porté à 0,86 % avec les

cantonnements de pêche. Sans gestion effective et de surveillance directe (à l'exception de ceux de Bunifaziu et ceux inclus dans le périmètre du PNM du Capicorsu-Agriate), les cantonnements de pêche ne sont que peu efficaces.

Enfin, peuvent être évoquées les actions ayant permis d'atteindre l'objectif à moyen terme visant à étudier et promouvoir la mise en place d'AMP au-delà des eaux territoriales. Il s'agit principalement de :

- La mise en place du PNM Capicorsu Agriate vers le large ;
- La désignation du Site Natura 2000 au large d'Aiacciu, au titre de la directive « Habitats, faune, flore » ;
- La désignation du site Natura 2000 au large de l'Agriate (FR9412011) ;
- L'étude des canyons sous-marins (Campagne Corsica Canyons et atolls sous-marins du Capicorsu) ;
- L'analyse des programmes de suivis des oiseaux marins tels que le programme d'acquisition de connaissances sur les oiseaux et mammifères marins (PACOMM),
- La réalisation de suivis scientifiques des cétacés dans le cadre du sanctuaire PELAGOS.

## **b) Pêche et Aquaculture**

La Collectivité de Corse s'est engagée, via l'OEC, à soutenir une politique de développement des filières professionnelles de la pêche et de l'aquaculture. Celles-ci devront s'inscrire dans une logique de développement durable, privilégiant les actions portant sur la démarche qualité, la diversification des activités et des productions, la sélectivité des pêcheries et la réduction du bilan carbone.

Ainsi, un nombre important de projets structurants en adéquation avec le PADDUC en matière de politique de développement des filières professionnelles de la pêche et de l'aquaculture ont été réalisés autour de cinq dispositifs :

(i) Le Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP) période 2014-2020 devenu le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA) pour la période 2021-2027.

(ii) Le régime cadre exempté de notification (RCEN) en faveur des entreprises du secteur de la pêche et de l'aquaculture. Ce régime prévoit plusieurs dispositifs de soutiens aux projets des entreprises tels que le développement durable de la pêche, le développement durable de l'aquaculture par l'intermédiaire d'aides aux investissements productifs en aquaculture ou encore les mesures liées à la commercialisation et à la transformation grâce à des aides : en faveur de mesures de commercialisation ; à la transformation des produits de la pêche et de l'aquaculture.

(iii) Le dispositif de minimis-pêche pour les petits équipements et les investissements dans les entreprises de petite pêche côtière. Ce dernier permet d'accompagner les entreprises qui souhaitent développer et diversifier leur activité en s'engageant dans un processus de pêche durable, à travers les thématiques suivantes : - diversification des techniques de pêche et sélectivité des engins ; - démarche qualité au travers du développement des marchés de proximité et organisation de la conservation, du transport et de la commercialisation des produits ; - amélioration des conditions de travail et de sécurité des navires et des hommes, et confort à bord en vue de la diversification des activités comme le Pesca Turismu.

(iv) L'accompagnement des structures socioprofessionnelles de la pêche et de l'aquaculture dans le cadre d'une convention annuelle d'objectifs. Cela désigne les dispositifs financiers bénéficiant aux acteurs des secteurs de la pêche professionnelle et de l'aquaculture dans un but d'intérêt général. La subvention allouée n'est pas forfaitaire, mais résulte de l'application du taux d'aide au montant des réalisations constatées.

(v) Le conventionnement, en partenariat avec les régions Sud et Occitanie, avec le service d'assistance vétérinaire d'urgence (SAVU) pour les fermes piscicoles corses.

### **c) Dynamisation et encadrement des activités maritimes et balnéaires en proposant des solutions d'organisation et d'équipements**

Le PADDUC s'était fixé, dès 2015, comme objectif de permettre le développement de la filière nautique et de l'offre de plaisance insulaire, tout en préservant la qualité environnementale unique du territoire. Aussi, il est à noter que les enjeux sous-tendus par cet objectif opérationnel rejoignent à la fois ceux traitant de la gestion des zones côtières (OS n°13) et ceux du Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM).

En effet, les activités économiques insulaires se concentrent essentiellement sur le littoral, parce qu'elles reposent sur la proximité avec la mer. En outre, les activités professionnelles et de loisir économiques partagent cet espace géographiquement limité et très convoité, faisant parfois naître des conflits d'usages. Tout l'enjeu pour la Collectivité de Corse a donc été de participer à la dynamisation et à l'encadrement des activités maritimes et balnéaires, afin de répondre au mieux à une demande très importante et créatrice de richesse, notamment en période estivale, tout en veillant à la préservation de l'environnement.

Aussi, l'OEC accompagne techniquement et/ou soutient financièrement :

- les structures mettant en place des zones de mouillages à équipement léger, en cohérence avec le SMVM. Le principe est d'établir des synergies entre des ports et des mouillages proches, pour structurer une offre adaptée aux besoins des plaisanciers ;
- les structures mettant en place des coffres pour la grande plaisance, en cohérence avec le SMVM, qui préconise de mailler le pourtour de l'île d'un réseau de bouées dédiées à la grande et très grande plaisance et les diverses règlementations émanant de la préfecture maritime de Méditerranée.
- les études dans le domaine de la plaisance et du nautisme, notamment liées à la fréquentation, les techniques d'ancrage, les données météorologiques, la gouvernance, l'éco conception, etc.
- les ports dans le processus de certification européenne « Ports Propres, afin de promouvoir et de soutenir (en partenariat la DREAL, ADE, ADEME, DIRM, etc.) ce gage d'excellence environnementale.

En ce qui concerne les coffres pour la grande plaisance, il conviendrait de limiter la mise en place de ce type de coffres (en faisant en sorte que les grosses unités lorsque soient accueillies principalement dans les ports de plaisance).

Enfin, il convient de noter qu'ont été mises en exergue des difficultés quant à la surveillance et à l'application effective de la bonne utilisation des aménagements relatifs au mouillage, mais également des nuisances environnementales d'origine anthropogénique - au-delà de la seule problématique de la zone d'implantation et de la posidonie – qui appellent une évaluation et une certaine vigilance. C'est pourquoi l'évolution stratégique envisagée par l'OEC, à la lumière des problématiques de préservation, tend vers une vision plus contraignante et plus restrictive de ces aménagements.

### **d) Les risques littoraux et la gestion du trait de côte**

Le linéaire côtier Corse apparaît comme une priorité à la fois en termes de développement durable et de développement économique, car il participe de manière importante à l'attractivité du territoire. Or, des phénomènes relativement importants de recul du trait de côte ont été observés et sont plus

fortement marqués lors d'épisodes de tempêtes maritimes. Ainsi, le PADDUC proposait déjà en 2015 d'envisager, au-delà des constats et des observations scientifiques, une gouvernance dans ce domaine, afin de prendre des décisions qui engageront les porteurs de projets sur le moyen et le long terme.

Pour répondre à cet objectif, l'OEC a élaboré un document qui définit les grandes orientations et la méthodologie pour l'élaboration d'une stratégie territoriale Corse de gestion intégrée du trait de côte. Celui-ci a été validé par l'Assemblée de Corse en décembre 2019. Il précise notamment les grands principes et les recommandations de gestion liées à la spécificité de notre territoire ainsi que les l'ingénierie technique et financière à mettre en place pour garantir son efficacité.

## **6. Préserver les espaces nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et sylvicoles (OS n°14)**

Cette orientation est issue du projet du PADDUC visant à doubler la production agricole et sylvicole à 30 ans. Compte-tenu de la rareté du foncier agricole, notamment cultivable et au vu des évolutions de l'étalement urbain, la présente orientation a ainsi pour objectifs, en matière de préservation du potentiel productif, de protéger et maintenir les terres répondant aux critères des espaces stratégiques agricoles (ESA), de maintenir et favoriser la reconquête des espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle (ERPAT), de protéger les espaces naturels, sylvicoles et pastoraux (ENSP).

Le maintien de ces espaces dans leur vocation doit être garanti, notamment dans les documents d'urbanisme et également lors de la délivrance des autorisations d'urbanisme.

La protection des terres productives est au service du projet agricole et sylvicole dans toutes ses dimensions (économique, sociale et environnementale). Cette préservation ne vise pas uniquement la potentialité en matière de productivité, mais également en fonction d'une économie et d'une organisation du territoire.

En vue d'atteindre les objectifs en matière de préservation du potentiel productif, la Collectivité de Corse (notamment via l'AUE et l'ODARC), participe à différentes instances et conduit diverses actions qui sont décrites ci-dessous.

### - Actions de « vulgarisation » du PADDUC :

Des formations et des interventions auprès des collectivités et des bureaux d'études ont été menées pour porter ces dispositions du PADDUC. Néanmoins, il a pu être constaté une utilisation erronée mais quasi systématique du filtre de pente de 15% qui conduit à exclure de facto des espaces cultivables des ESA communaux. Aussi, une clarification et des actions de pédagogie sur les critères des ESA ont été engagées notamment dans le cadre d'un groupe de travail de la CTPENAF destiné à uniformiser les interprétations relatives à la définition des ESA.

### - Accompagnement des collectivités dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme :

Cet accompagnement s'est traduit par :

- la production de cahiers des charges permettant le recrutement, par les communes, de bureaux d'études pour l'élaboration de leur document d'urbanisme ;
- la participation à la réflexion sur des projets urbains communaux ;
- la participation aux réunions d'élaboration des documents d'urbanisme et la rédaction de différentes contributions ;
- la maîtrise d'œuvre du SCoT pour le Pays de Balagne.

Au titre de cet accompagnement et afin de d'assurer davantage la réduction de consommation d'espaces agricoles, pastoraux ou sylvicoles, les projets urbains en réhabilitation/densification pourraient également être favorisés et plus accompagnés. Un développement de la coordination des différents services, Offices et Agences pourrait être, également, accentué pour conseiller les collectivités en matière d'aménagement.

### - Bonification de l'aide aux communes pour les PLU élaborés ou révisés :

Comme indiqué précédemment, le règlement des aides aux communes, intercommunalités et territoires a prévu qu'un bonus de 20 % de leur enveloppe de dotation quinquennale serait donné aux communes se dotant d'un Plan Local d'Urbanisme définitif et compatible avec le PADDUC durant les trois premières années de la période de dotation quinquennale (2020/2024), soit pour les PLU définitivement adoptés avant le 1er janvier 2023.

### - Association à l'élaboration des documents d'urbanisme locaux :

Un avis de la Collectivité de Corse est rendu sur les PLU arrêtés après consultation des différentes directions, Offices et Agences. Toutefois, de nombreux documents d'urbanisme n'ont pas été mis en compatibilité avec le PADDUC malgré le délai de 3 ans pour ce faire (114 documents concernés). Or le rapport de présentation de la modification n°1 du PADDUC rappelle que les 2/3 de la consommation des ESA identifiée entre 2013 et 2019 se sont produits sur des communes disposant d'un document d'urbanisme.

De plus, pour les procédures en cours, les critères de définition des espaces agricoles du PADDUC (ESA et ERPAT) et l'objectif général de préservation de ces espaces n'ont pas été suffisamment assimilés par les porteurs de projets et les bureaux d'étude comme en témoigne la consommation d'espaces agricoles portée par les projets de documents d'urbanisme présentés en Commission Territoriale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CTPENAF). Il apparaît que 75% des projets (30 projets sur 40) portent une ambition démographique supérieure à la moyenne régionale et/ou dimensionnent les zones à urbaniser plus largement que nécessaire par rapport aux besoins démographiques définis dans le projet.

En outre, les projets qui atteignent l'objectif quantitatif fixé par le PADDUC sont néanmoins consommateurs d'ESA. Pour ces projets, l'objectif quantitatif du PADDUC est atteint en préservant des espaces a priori cultivables (terrasse ou espaces de pente autour de 15% avec un sol compatible avec des cultures rustiques de type immortelle ou vigne). Le plus souvent, ces espaces cultivables présentent des possibilités de mise en valeur agricole plus contraintes que les ESA des plaines alluviales consommés par les projets. Quantitativement les ESA sont préservés mais qualitativement, les ESA des plaines alluviales ne sont pas compensés.

Une difficulté est également d'obtenir des prestataires réalisant les documents d'objectifs agricole et sylvicole (DOCOBAS). Afin d'améliorer cela, il pourrait être opportun que les études réalisées dans le cadre des documents d'urbanisme comporte :

- Une cartographie des espaces agricoles actualisée, tirant partie des données de référence habituelles (SODETEG, RPA) et enrichie par une expertise de terrain (certains espaces identifiés sans potentiel par la SODETEG peuvent être propices à certaines cultures (ex: vigne, immortelle) et méritent d'être considérés). Parmi les 13 DOCOBAS ayant mené cette étape, un seul propose une vision actualisée.
- Sa transcription en langage PADDUC ESA/ERPAT : cette étape pose des difficultés pour 7 DOCOBAS sur 13. 3 DOCOBAS ne progressent plus en l'absence de consensus sur la lecture des espaces, 4 DOCOBAS proposent une cartographie des ESA strictement géomatique (pente < 15 et potentialité pastorale) sans lien avec une expertise agronomique de terrain.

Outre les enjeux de vulgarisation du PADDUC et d'accompagnement des collectivités, il semble qu'il y ait un enjeu important à clarifier dans le PADDUC la définition des espaces agricoles à protéger, en précisant les objectifs de production qui leur sont assignés.

### - Participation à la CTPENAF :

Cette Commission Territoriale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers commission délivre des avis (consultatifs ou conformes) sur les documents d'urbanisme, certaines autorisations d'urbanisme ou projets impactant potentiellement des espaces agricoles, naturels ou forestiers. Dans ce cadre, la Collectivité de Corse (à travers l'AUE) a notamment participé à une révision du règlement intérieur permettant d'élargir le champ de compétences de la commission (cas d'auto-saisine systématique).

De même, des pistes d'amélioration pourrait être proposées à cette instance, que ce soit au titre des justifications attendues concernant la nécessité des extensions d'urbanisation et des constructions agricoles ou encore qu'il s'agisse de s'assurer que les projets correspondant aux cas d'auto-saisine systématiques sont bien présentés devant la commission.

L'identification des friches pouvant être réhabilitées serait également une information importante. Il peut être rappelé à ce titre que l'article L.112-1-1 du code rural prévoit que *« le représentant de l'Etat [...] charge, tous les cinq ans, la commission [territoriale] de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers de procéder à un inventaire des terres considérées comme des friches, qui pourraient être réhabilitées pour l'exercice d'une activité agricole ou forestière »*. Il serait donc nécessaire que cette obligation soit mise en œuvre.

De même, la mise en place d'un observatoire de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) comme prévu par le code rural (L.112-1 CRPM) avec l'appui de l'observatoire hexagonal des ENAF aux collectivités et à la CTPENAF serait indispensable.

Enfin, soumettre à la réflexion un abaissement du seuil de surface soumettant les projets consommateurs d'espaces agricoles au principe « ERC (Eviter – Réduire – Compenser) agricole » et à avis de la CTPENAF (actuellement fixé à 5 ha) permettrait d'avoir une visibilité sur un certain nombre de projets.

### - Participation de la Collectivité de Corse au Conseil des Sites dans les différentes formations :

Depuis la loi ELAN, un avis du Conseil des Sites est prévu pour toute construction agricole en discontinuité d'urbanisation sur les communes soumises à la Loi Littoral. Cet avis est formulé en formation de la nature, des paysages et des sites (qui se réunit le plus régulièrement). Ainsi face aux nombreuses demandes de hangar à toiture photovoltaïque présentées devant le Conseil des Sites, la Collectivité de Corse a participé à la rédaction d'un guide de recommandations paysagères et architecturales pour ce type de construction. Cela a permis de faire évoluer les projets sur des structures bardées et à toiture bi-pente et donc de disposer de dossiers plus qualitatifs (notamment les insertions paysagères).

Nous pouvons également citer les participations :

- au Comité de Massif, notamment à la commission Estive visant la réhabilitation-construction de bergeries d'estive à des fins productives,
- à l'élaboration de la Charte du Parc Naturel Régional de Corse (PNRC) (convention de partenariat de 2015 entre l'AUE et le Syndicat mixte du PNRC).

S'agissant de l'objectif du PADDUC de préservation/mobilisation des espaces agricoles et forestiers, la réalisation des DOCOBAS (62 communes engagées dans cette démarche) concoure à un début de résultat mais reste en deçà de ce qui était prévu, dans une dynamique lente (5 DOCOBAS achevés seulement sur la période 2015-2022) et fragile (besoin indispensable d'accompagnement technique et financier pour la mise en œuvre effective des opérations de mobilisation du foncier prévues dans les plans d'action des DOCOBAS).

En six ans, l'artificialisation des ESA (1 850 ha) a progressé bien plus vite que leur projet de mobilisation à travers les DOCOBAS (162 ha planifiés pour des projets de mise en culture : 75 ha

en plaine et coteaux, 87 ha en terrasses autour des villages). A ce jour, seul le territoire de la Communauté de Communes Fium'Orbu Castellu est passé en phase opérationnelle (animation foncière en cours sur le foncier privé, conception de projet sur le foncier public).

Le rapport sur la modification n°1 du PADDUC visant à rétablir la carte des Espaces Stratégiques Agricoles de la Corse constate que, entre 2013 et 2019, la progression globale de la tache urbaine sur l'île est d'environ 4 640 ha.

La progression de la tache urbaine sur les ESA uniquement est de 1 850 ha (sans compter les artificialisations réalisées à l'intérieur de la tache urbaine, ni des constructions isolées qui ont pu venir miter des ESA). Compte tenu d'une part, de l'évolution de la tache urbaine et de la prise en compte du réseau routier et des quelques incohérences relevées, et d'autre part, de la prise en compte de nouveaux espaces cultivés signalés par les exploitants lors de l'enquête publique (un peu plus d'une vingtaine d'hectares), l'objectif quantitatif de préservation des ESA a été abaissé à 101 844 ha en 2020 (au lieu des 105 119 ha fixés en 2015).

## **7. Problématiques foncières et accès à la propriété**

Il convient de préciser, en préambule, que cette orientation n'apparaît que de manière transversale dans le PADDUC approuvé en 2015. Cette problématique a été ajoutée dans le cadre de la délibération approuvant la méthodologie de la présente analyse des résultats du PADDUC en novembre 2021, eu égard à son importance au sein de la société corse.

### **a) Un territoire attractif, qui reste sous-mobilisé et difficilement accessible**

#### **- Les mutations foncières, indice d'une circulation croissante de revenus et de patrimoine**

Les marchés fonciers et immobiliers représentent une part significative du PIB de l'île, lequel atteint 9,4 milliards d'euros en 2018. Les seules mutations à titre onéreux (hors donations, successions, etc.) entre personnes physiques ou morales portant sur les quatre catégories des terrains à bâtir, des maisons, des appartements et des locaux industriels et commerciaux, représentent chaque année de l'ordre de 11% du PIB insulaire. Entre 2010 et 2018, alors que le PIB a augmenté d'environ 22 %, le montant des transactions a crû de plus du double (+ 53 %). Même si la totalité de ces mutations n'entre pas dans le calcul du PIB, elles signalent néanmoins un niveau croissant de circulation d'argent et de patrimoine, qui est passé en moins de 10 ans de 1,1 milliard à plus de 1,8 milliard d'euros.

#### **- Une hausse forte et continue des prix des terrains et des maisons individuelles**

Nous assistons à une divergence progressive entre l'évolution de la taille moyenne des terrains à bâtir et celle de leur prix, que ce soit au niveau national ou en Corse. Pour autant, la profondeur de cette divergence est beaucoup plus marquée en Corse. Ainsi, entre 2006 et 2017, pour la France métropolitaine, la surface moyenne des terrains à bâtir a diminué d'environ 28% pendant que le prix moyen augmentait de 23%. En Corse, sur la même période, ces chiffres sont respectivement de -36% et de +51%. Cette évolution différenciée entre taille et prix moyen s'explique essentiellement par la hausse du prix au m<sup>2</sup>. Mais si l'on compare les taux d'évolution respectifs du coût de l'immobilier et du coût du foncier, nous constatons que dans le cas des maisons individuelles, le foncier a augmenté en moyenne deux fois plus vite que le coût des maisons individuelles pour la France métropolitaine (68% contre 34%), mais plus de quatre fois plus vite en Corse (138% contre 36%). Le foncier constitue désormais une part croissante du coût de production du logement.

#### **- Des marchés du logement concentrés dans un nombre réduit de communes**

La Corse est un territoire aussi attractif que déséquilibré. La Corse a augmenté sa population de 5,7 % entre 2013 et 2018, malgré un solde naturel proche de zéro voire déficitaire. Les 39 habitants au km<sup>2</sup> (contre 105 en France) sont inégalement répartis. En 2018, les dix communes les plus peuplées représentent 53% de la population totale, et cette situation se perçoit dans le marché immobilier. Sur la période 2010-2019, 44 communes (sur 360) cumulent 80 % des ventes de logements en volume. A l'exception de Corti, elles ont toutes une façade littorale ou sont en périphérie d'Aiacciu et Bastia. Sur une période plus récente (2017-2019), nous observons que les prix au mètre carré les plus élevés concernent essentiellement des communes ou des zones touristiques, notamment les communes de la rive sud d'Aiacciu, le Sud Est de l'île, le littoral de la Balagne ainsi que San Fiorenzu et Carghjese. 11 communes se retrouvent ainsi avec un prix médian au m<sup>2</sup> supérieur ou égal à 4000 €. Concernant plus particulièrement le marché des appartements, nous remarquons un dynamisme particulier de la commune d'Aiacciu qui en 2017-2019 a représenté plus de 40 % des ventes en valeur. A titre de comparaison, les trois communes qui arrivent ensuite (Bastia, Porti-Vecchju et Calvi) voient leur part cumulée s'élever à moins de 23%.

### - Accessibilité et revenu

L'évolution de la part de logements vacants indique une pression renforcée continument au cours des trente dernières années : en 1990, elle était à 6,8 % (7,2 % pour la France) contre 3,2 % en 2020 (8,3 % en France métropolitaine). En confrontant le revenu médian d'un ménage de trois personnes au prix médian d'un logement calculé sur la période 2015-2018, on observe un accès particulièrement difficile à la propriété dans les territoires les plus urbanisés ou les plus touristiques et dans tous les cas disposant d'une façade littorale importante : Pays ajaccien, Balagne, Extrême Sud et Pays bastiais. Le niveau élevé des prix est aggravé dans l'Extrême-Sud par la relative faiblesse du revenu médian du territoire Sud-Corse. Inversement pour le Pays ajaccien, qui se situe à la première place pour le revenu médian, c'est le niveau des prix dans certains quartiers qui rend plus difficile l'accès à la propriété.

### - Un foncier agricole et forestier sous-mobilisé

Selon les déclarations des agriculteurs, 80 % des surfaces sont potentiellement dédiées à l'agriculture. Toutefois de nombreux exploitants n'ont pas de droit d'usage (ni bail, ni convention d'exploitation) sur les surfaces qu'ils déclarent et exploitent, notamment dans les espaces éloignés du littoral marqués par l'indivision, le morcellement et une valeur foncière faible. Là où le prix du foncier est élevé, la propriété est mieux définie pouvant permettre la mise en place de baux et de conventions. Aujourd'hui, 47 % des biens en espaces urbains et ruraux sont dépourvus de titre, ce qui bloque la valorisation des biens, et renforce la rareté des biens, et donc leur coût. Malgré l'intervention du GIRTEC et les initiatives de certaines communes, il existe une disparité territoriale concernant le remembrement car certaines communes ne disposent pas de ressources financières suffisantes pour porter une politique financièrement coûteuse. Pour l'ODARC, il conviendrait de « fonder le départ d'une politique foncière » en facilitant le transfert de propriété et le transfert d'usage (bail). La collectivité pourrait s'appuyer sur la SAFER pour agir par préemption et sécuriser le foncier.

### - Une pression foncière peu économe

La Corse est un territoire connaissant une forte pression foncière, une carence en documents d'urbanisme et un phénomène de mitage. Au cours des dernières décennies, en corrélation avec l'augmentation de la population et de la fréquentation touristique, ces phénomènes ont conduit à une périurbanisation mal organisée en matière de services, de commerces, de services publics.

## **b) Des préoccupations constantes des pouvoirs publics**

L'élaboration du PADDUC a été marquée par la problématique d'accès au foncier, de coût du foncier et de spéculation. Ainsi, le diagnostic du Livret I identifiait « *l'indivision, le coût élevé, l'absence de titre de propriété et la spéculation* » comme un des quatre grands freins au développement d'une économie pérenne. Il précisait ce constat en identifiant la concentration démographique sur le littoral comme générateur de conflits d'usages et de phénomènes spéculatifs.

Après le vote du PADDUC, cette préoccupation resta constamment présente comme le montre tout particulièrement le titre du rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) issu d'un groupe de travail « *lutter contre la pression foncière et la spéculation immobilière* » en Corse (juin 2016). La contribution du CGEDD allait dans le même sens que les études lancées quelques années auparavant. En 2018, l'Inspection Générale des Finances reparlait de cette problématique foncière. Ainsi, le constat partagé sur la durée constitue le signe d'une préoccupation constante mais également le signe de la difficulté à appliquer rapidement, voire à trouver, des solutions accessibles et pérennes.

Ce marché en surchauffe engendre une hausse des prix et une artificialisation des sols, alors même que les réglementations environnementales se font plus précises, et que les biens fonciers et immobiliers libres en ces lieux se font plus rares. Un tel territoire, qui favorise les investisseurs les mieux placés dans le cadre d'une forte incertitude réglementaire, est une combinaison presque parfaite pour le spéculateur car le risque de moins-value est assez faible, comme il encourage les phénomènes criminels voire les dérives mafieuses. Le CGEDD conclut que « *la spéculation existe, plus marquée cependant en Corse-du-Sud qu'en Haute-Corse, et que la présence de nombreux logements vides l'essentiel de l'année n'est pas sans poser problème sur un territoire où le marché immobilier est en tension.* » Deux ans plus tard, l'Inspection Générale des Finances souligne elle aussi que ce marché spéculatif existe et qu'il a conforté une économie de rente foncière et immobilière et de la manne touristique, notamment au travers des investissements para-hôtelières.

Un tel mécanisme spéculatif peut apparaître satisfaisant à courte vue (création d'emplois, sortie rapide de la pauvreté pour les propriétaires de foncier constructible ou qui disposent, héritent d'un appartement, diminution continue d'un taux de pauvreté toujours très élevé) mais il était perçu par le PADDUC comme profondément insatisfaisant (y compris pour l'identité et la cohésion d'un peuple) voire dangereux en cas de retournement de la conjoncture (confinement, guerre, modification des goûts, etc.). La hausse récente et rapide des taux d'intérêt et d'usure illustre les dangers d'une modification brusque de la conjoncture en entraînant ici des difficultés d'accès au crédit ainsi qu'une perte significative de pouvoir d'achat immobilier.

### **c) Le PADDUC : quel rôle pour la maîtrise du foncier ?**

#### **- Des outils au service de la maîtrise du foncier**

Le PADDUC a prévu la création d'outils pour sa mise en œuvre, notamment en matière de planification et d'aménagement urbains. Certains organismes comme la SAFER Corse et le Groupement d'Intérêt public pour la Reconstitution des Titres de propriétés En Corse (GIRTEC) précèdent le PADDUC. Dans sa mission première, le GIRTEC est un outil au service des notaires. Tous les rapports successifs relatifs à la problématique territoriale foncière ont tenu à souligner son importance dans la lutte contre le désordre foncier grâce notamment à la titrisation des biens.

Un certain nombre d'outils ont été effectivement créés ou mis en œuvre depuis l'adoption du PADDUC, à savoir :

- L'OFC: l'Office Foncier de la Corse a été créé avec pour mission principale la mobilisation de foncier, notamment par la création de réserves foncières, afin de faciliter la création de logements sociaux tout en luttant contre l'étalement urbain et l'artificialisation concomitante du sol.
- L'OMFI : l'Assemblée de Corse a autorisé en Juillet 2017 le Président du Conseil Exécutif à procéder à la signature de la charte de création de l'Observatoire des Marchés Fonciers et Immobiliers. Il s'agit d'une démarche partenariale de concertation et de partage de données entre les organismes acteurs du domaine.

En 2017, l'Assemblée de Corse a adopté le rapport portant sur la politique opérationnelle en matière de foncier, de logement et d'aménagement à l'échelle territoriale. Elle a approuvé la démarche méthodologique, reposant sur :

- (i) l'engagement d'une démarche de concertation en vue d'une planification infrarégionale visant à établir des projets de territoire partagés et une programmation globale et intégrée en matière d'aménagement, équipements publics, urbanisme, logement, foncier, énergie, etc. ;
- (ii) la conception, en collaboration avec les communes et intercommunalités concernées, de grandes opérations d'aménagement, en particulier sur les secteurs d'enjeux régionaux, et la préparation de leur contractualisation ;

- (iii) la désignation de l'AUE pour assurer l'organisation, le secrétariat et éventuellement l'animation/consolidation de ces démarches ; la poursuite des discussions avec l'Etat en vue du renforcement des compétences de la Collectivité de Corse en matière d'aménagement, ainsi que la définition des mesures financières permettant d'assurer leur mise en œuvre (il s'agissait notamment de proposer qu'un éventuel dispositif financier succédant au PEI puisse être au moins partiellement dédié au financement des grandes opérations d'aménagement prévues par le PADDUC)

Le règlement des aides « Una casa per tutti, una casa per ognunu », en vigueur depuis décembre 2019, a souhaité apporté des réponses politiques à trois enjeux :

- (i) la lutte contre la spéculation et la dépossession foncière et l'accès au foncier et au logement ;
- (ii) la paupérisation d'une part importante des insulaires ;
- (iii) Les inégalités territoriales entre le littoral et l'intérieur de l'île.

Il couvre les champs d'intervention allant de la gestion des aides octroyées aux communes, EPCI, bailleurs sociaux, particuliers primo-accédant, ainsi qu'aux opérations menées dans le cadre des OPAH. Des modifications ont été introduites dans le nouveau règlement des aides en avril 2021.

Entre 2018 et 2021, près de 5000 logements (60% de logements sociaux et 25% de primo-accédant) ont été concernés par le règlement des aides pour un montant total de 42,3 millions d'euros. La mise en œuvre du règlement des aides a été progressive ; l'année 2021 a ainsi été marquée par une montée en charge avec une augmentation très nette des crédits affectés, passant ainsi de 8,6 M€ affectés en 2018 à plus de 19 M€ en 2021. L'action en faveur des logements communaux ne représente que 337 logements (6,8 % du total) a été renforcée afin d'amplifier les actions en faveur du rural. Les évaluations régulières du dispositif de règlement des aides pourront permettre de les adapter et de corriger les éventuelles externalités négatives.

#### - Des effets encore peu significatifs

Le constat d'une mobilisation foncière agricole et forestière est insuffisante, et située « *en deçà des objectifs du PADDUC* » semble partagé, notamment en ce qui concerne le remembrement et la rénovation agricole. Cette sous-mobilisation est visible dans la diminution du poids de l'agriculture dans le PIB de la Corse (1,2 % en 2018), qui ne se situe pas sur la trajectoire de l'autonomie alimentaire à l'horizon 2040 (figurant parmi les objectifs du PADDUC). L'importance du titrement est à souligner car elle pourrait permettre de faciliter l'activité et d'instaurer une fiscalité susceptible d'accompagner financièrement l'acquéreur et le vendeur (frais de notaire). Un projet global de rénovation agricole est actuellement porté par l'ODARC pour mettre en place une action systématique (repérage, sécurisation, transmission) et pouvoir ainsi mobiliser la procédure de remembrement.

En matière de planification urbaine, la part de communes corses disposant d'un PLU opposable a augmenté faiblement entre 2016 et 2022, passant de 14,44 % à 15,6 %, tandis que la part de la population résidente permanente couverte par un PLU est désormais de 66 % alors qu'elle était de 64 % en 2016. Ces chiffres n'éteignent pas la question de la compatibilité des PLU avec le PADDUC.

Il est à souligner que quatre SCOT sont désormais en cours d'élaboration (ou en projet) dont le Pays de Balagne, Fium'orbu Castellu, Costa Verde et Sud-Corse.

La Corse n'est pas encore sortie de son économie de rente foncière et de manne touristique, malgré les intentions louables du PADDUC. Les politiques d'aménagement paraissent freinées par un manque de coopération entre institutions et organismes qui, quand ils se connaissent, trop souvent s'ignorent, une titrisation trop faible, une complexité législative et réglementaire engendrant une insécurité juridique.

Paradoxalement, le phénomène de rattrapage de l'économie corse par rapport à la France de province (en PIB par habitant) et la diminution du taux de pauvreté depuis 1990 ne contribue pas à faciliter les politiques d'aménagement (et/ou environnementales) dans un territoire hautement attractif ; bien au contraire, ils semblent plutôt renforcer une économie de rente, saisonnière, fragile et souvent profitable mais largement inégalitaire.