

DEPARTEMENT DE LA CORSE-DU-SUD

COMMUNE d'AJACCIO

Enquête Publique

**Relative au projet de liaison par câble entre
Saint-Joseph et Mezzavia**

**RECUEIL DES CONCLUSIONS MOTIVEES,
PROCES-VERBAL et AVIS**

Autorité organisatrice : Préfet de la Corse-du-Sud

Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération du pays Ajaccien

Commissaire enquêteur : Monsieur Gérard Perfettini

SOMMAIRE

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS RELATIFS A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	4
I. RAPPEL DU CONTEXTE, DU PROJET ET DES RAISONS DE L'ENQUETE.....	4
I.1 Le contexte de l'opération	4
I.2 Nature et caractéristiques du projet	4
I.3 Les raisons de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.....	6
II. APPRECIATION SUR LE RESPECT DU CADRE NORMATIF	7
II.1 Sur le fondement de l'enquête	7
II.2 Sur la procédure.....	8
III. APPRECIATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET	10
III.1 Conclusions sur les observations.....	10
III.2 Analyse des incidences du projet	16
III.3 Analyse bilancielle	17
AVIS	19
CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS RELATIFS A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'AJACCIO....	20
I. RAPPEL DU CONTEXTE, DU PROJET ET DES RAISONS DE L'ENQUETE.....	20
I.1 Le contexte	20
I.2 La nature du projet	21
I.3 Les raisons de l'enquête.....	21
II. LA CONFORMITE AU CADRE NORMATIF	22
II.1 Sur la mise en œuvre de la procédure	22
II.2 Sur le respect de la procédure.....	23
III. ANALYSE DES AVIS ET DES OBSERVATIONS	23
III.1 Avis des Personnes Publiques Associées (PPA).....	23
III.2 Les observations du public	25
IV. LES MODIFICATIONS PROPOSEES ET LEURS INCIDENCES SUR LE PLU	26
IV.1 Nature et portée des modifications proposées	26
IV.2 Appréciation sur la mise en compatibilité du PLU d'Ajaccio au regard du projet « ANGELO »	27
AVIS	29
PROCES-VERBAL DE L'ENQUETE PARCELLAIRE ET AVIS.....	30
I. RAPPEL DU CONTEXTE, DU PROJET ET DES RAISONS DE L'ENQUETE.....	30
I.1 Le contexte	30

I.2	La nature du projet	30
I.3	Les raisons de l'enquête parcellaire	31
II.	LES PRINCIPAUX ELEMENTS DE L'ENQUETE	32
II.1	La procédure suivie	32
II.2	Détermination des parcelles susceptibles d'être expropriées.....	34
II.3	Détermination des parcelles frappées de servitudes de survol et de passage.....	35
II.4	Les observations recueillies, réponses du maitre d'ouvrage	35
III.	CONCLUSION DU PROCES-VERBAL ET AVIS.....	42

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS RELATIFS A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

I. RAPPEL DU CONTEXTE, DU PROJET ET DES RAISONS DE L'ENQUETE

I.1 Le contexte de l'opération

Au cours des deux dernières décennies Ajaccio, ville centre de la Communauté Urbaine du Pays Ajaccien (CAPA), a connu une forte croissance démographique qui a généré une urbanisation importante de la partie Nord-Est de son territoire, avec l'émergence d'une nouvelle centralité sur le secteur du Stiletto situé entre la ville-centre et la zone urbanisée « Mezzavia - Pernicaggio ».

Cette zone enclavée accueille désormais le nouvel hôpital, un collège accueillant 800 élèves, le palais des sports et des spectacles ajaccien, ainsi qu'un stade. Concomitamment à la réalisation de ces équipements plus de 1000 nouveaux logements ont été construits sur le secteur.

Cette évolution conjuguée à une forte culture urbaine du « tout voiture » a entraîné une dégradation des conditions de déplacement dans un secteur déjà soumis à des contraintes de circulation importantes.

Confrontée cette situation la CAPA, compétente en matière d'aménagement de l'espace communautaire et de mobilité, a recherché les voies et moyens permettant de fluidifier la circulation en proposant des solutions de transport plus durables et respectueuses de l'environnement afin d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Cette réflexion sur une offre de transport nouvelle, adaptée aux besoins de la population, susceptible de faire évoluer les comportements et respectueuse de l'environnement, a abouti à la définition du projet de téléporté entre Saint-Joseph, le Stiletto et Mezzavia.

I.2 Nature et caractéristiques du projet

Dans le cadre d'une stratégie globale de déplacement le projet de téléporté, dénommé « ANGELO », a été imaginé comme le maillon d'une chaîne de déplacements complète qui utilise plusieurs outils : Bus, mais aussi Train, modes actifs dont le Vélo, et à terme Navette Maritime. Il doit permettre de désengorger l'accès au centre-ville, de faciliter certains trajets intramuros sans obligation de prendre la voiture notamment pour la desserte des nouveaux équipements publics situés au Nord-Est.

➤ Le tracé :

Le projet consiste à relier, grâce à un transport par câble, trois sites stratégiques de l'agglomération :

- Le quartier de « Mezzavia » peuplé plusieurs milliers d'habitants et doté d'une plate-forme commerciale de plusieurs dizaines de milliers de mètres carrés et du stade de football du GFCA. Dans ce secteur la station « Mezzavia » du téléporté sera accolée à une zone d'intermodalité située sur l'axe RT22 ;
- Le plateau du « Stiletto », espace regroupant : le nouvel hôpital, le palais des sports et spectacles « Palatinu », le nouveau collège de 800 élèves et de nombreux logements collectifs, sera desservi par une station implantée à proximité des établissements publics ;
- Le quartier de « St-Joseph » où seront aménagés le pôle d'échange modal d'entrée de ville et un parc urbain sur le site militaire désaffecté. Deux stations seront édifiées sur cette zone :
 - la station « Saint-Joseph » à l'entrée du parc urbain ;
 - la station « château d'eau » située en partie haute du parc qui permettra d'éviter le survol des lieux habités.

Le tracé retenu ne survolera aucune habitation ; en termes de survol de bâtiments, seule l'avancée du supermarché et le bâtiment du stade après l'hôpital sont concernés. Les zones survolées sont principalement recouvertes de maquis et de végétation de hauteur modérée.

➤ Les infrastructures :

La réalisation du projet nécessitera la construction en milieu urbain des quatre stations mentionnées ci-dessus et l'implantation de 19 pylônes en milieu naturel, d'une hauteur comprise entre 5 et 30 mètres, dont 6 sont situés à proximité immédiate des stations.

Les principales caractéristiques du téléporté, indiquées dans le dossier de présentation, sont les suivantes :

- Type de téléporté : Télécabine débrayable
- Débit horaire : Provisoire : 1 033 p/h - Définitif 1519 p/h
- Nombre de passagers / véhicule : 12
- Nombre total de véhicules : Provisoire 34 - Définitif 50
- Longueur suivant la pente : 2990 m
- Dénivelé : 54 m
- Largeur de voie : 6,6 m
- Vitesse en ligne : 5.5 m/s
- Puissance nominale : 800 kW
- Diamètre du câble : 54 mm
- Pente max : 27,3 %
- Fréquence : 43 secondes / 29 secondes
- Temps de parcours d'un aller : entre 11 et 12 minutes

➤ Les informations relatives aux coûts :

Les dépenses d'investissement et de maîtrise foncière sont de l'ordre de 36 M€ HT pour le marché de réalisation et à 1,5 M€ TTC pour la maîtrise foncière.

Retenue au titre du plan de transformation et d'investissement pour la Corse l'opération devrait bénéficier d'un financement de l'Etat à hauteur de 70 %.

Les coûts d'exploitation annuelle estimés à 2,4 M€ TTC constituent des éléments contractualisés du marché du téléporté.

I.3 Les raisons de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La CAPA ne dispose pas, au jour de l'enquête, de la totalité des emprises foncières nécessaires à la réalisation du téléporté.

Or, l'article 545 du code civil stipule que "*nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité*".

La CAPA doit donc recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique qui permet à une collectivité territoriale ou à un Etablissement Public de Coopération Intercommunale d'acquérir des biens immobiliers privés, afin de réaliser un projet d'aménagement dans un but d'utilité publique.

Une telle procédure se décompose en deux phases distinctes :

- la phase administrative dont la finalité est la déclaration d'utilité publique du projet prononcé par arrêté préfectoral (enquête d'utilité publique) et la détermination des parcelles à exproprier définies par un arrêté préfectoral de cessibilité (enquête parcellaire) ;
- la phase judiciaire, qui correspond à la procédure de transfert de propriété des biens et d'indemnisation des propriétaires. Cette procédure est instruite par le juge de l'expropriation dès la transmission du dossier administratif finalisé par le préfet au juge de l'expropriation.

Le présent dossier s'inscrit dans le cadre de la phase administrative qui a conduit le préfet de la Corse-du-Sud, autorité organisatrice de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, à solliciter du président du Tribunal Administratif de Bastia la désignation d'un commissaire enquêteur.

Désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire, par décision de M. Thierry VANHULLEBUS, président du Tribunal Administratif de Bastia, n° E 23000012/20 en date du 06/04/2023, j'ai conduit la consultation publique qui s'est déroulée du 30 mai 2023 au 30 juin 2023 soit pendant 32 jours consécutifs.

Au terme de cette procédure, je formule dans le présent document mes conclusions et avis qui résultent :

- D'une part, de mes constats sur le respect du cadre normatif ;
- D'autre part, de mon appréciation sur l'utilité publique du projet.

II. APPRECIATION SUR LE RESPECT DU CADRE NORMATIF

La conformité aux textes en vigueur doit être appréhendée au regard du fondement de l'enquête et de la procédure suivie.

II.1 Sur le fondement de l'enquête

En application de l'Annexe à l'article R.122-2 du Code l'Environnement le projet de téléporté qui relève de la catégorie des « transports guidés de personnes », est soumis à la procédure d'examen au « cas par cas ».

Conformément à cette prescription la CAPA a saisi, en juillet 2019, l'autorité environnementale sur la base d'un dossier qui comprenait les documents suivants :

- une étude de faisabilité ;
- une étude environnementale (diagnostic faune, flore et habitats), qui a analysé les incidences du projet et défini les mesures de type « éviter, réduire, compenser » qui permettent d'encadrer le projet dans sa phase chantier et exploitation ;
- une étude de bruit ;
- une étude d'insertion paysagère ;
- des études hydrauliques ;
- le bilan de la concertation.

Saisie de la demande d'examen « au cas par cas » l'autorité environnementale a, par arrêté n° F09419P057 du 05 août 2019, décidé que « *la réalisation d'un projet par câble entre Saint Joseph et Mezzavia n'est pas soumis à étude d'impact* ».

Le projet de téléporté ayant été dispensé d'une étude d'impact, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique n'est donc pas une étude de type environnemental. En conséquence la procédure a été conduite dans le cadre des dispositions du code de l'expropriation qui stipule dans son article L110-1 :

« L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par le présent titre. Toutefois, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête

qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier de ce code. »

Au regard des éléments susmentionnés, il m'apparaît que l'enquête a été organisée sur le fondement juridique requis.

II.2 Sur la procédure

La procédure d'enquête préalable à la DUP non environnementale est régie par **les articles R 111-1 à R 112-24 du code de l'expropriation.**

II.2.1 L'organisation de l'enquête

- Le préfet de la Corse-du-Sud, département où sera réalisée l'opération, a organisé l'enquête conformément aux dispositions l'article R 112-1.
- Le commissaire enquêteur a été désigné par le président du Tribunal Administratif conformément à l'article R 111-1.
- En application des articles R112-14 et R 112-15, les informations relatives à l'organisation et au déroulement de l'enquête ont été portées à connaissance du public par affichage, dans le format prescrit, dans les locaux de la mairie d'Ajaccio et de la mairie annexe de Mezza via ainsi qu'à proximité des sites d'implantation des futures stations du téléporté plus de huit jours avant le début de la consultation et pendant toute la durée de celle-ci.
- Dans les délais prévus par les textes, un avis d'enquête a été publié dans la presse régionale les 14/05 et 4/06/23 dans le « Corse-Matin » et les 19/05 et 2/06/23 2023 dans «Le journal de la Corse ».

II.2.2 Le dossier d'enquête

L'article L 112-4 du code de l'expropriation stipule :

« Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins :

1° Une notice explicative ;

2° Le plan de situation ;

3° Le plan général des travaux ;

4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;

5° L'appréciation sommaire des dépenses ;

6° Pour les travaux et ouvrages mentionnés à l'article R. 122-8, les études mentionnées à l'article R. 122-9 et, le cas échéant, à l'article R. 122-10 ;

7° Le cas échéant, l'avis mentionné à l'article R. 122-11.

Les points 6° et 7° ne concernant pas les travaux et ouvrages du téléporté, le dossier de la présente enquête a été composé des pièces visées aux 1°, 2°, 3°, 4°, et 5° ».

Ces documents ont été complétés par :

- une note intitulée « objet de l'enquête » qui regroupe les informations juridiques et administratives relatives au projet ;
- un document intitulé « projet de téléporté » qui expose le contexte et les raisons du choix d'une liaison par câble.

II.2.3 Le déroulement de l'enquête

- L'enquête s'est déroulée, sans incident, sur une période de 32 jours consécutifs soit une durée bien supérieure à la durée minimum de 15 jours prescrite par les textes. Cette décision de l'autorité organisatrice, après consultation du commissaire enquêteur, est justifiée par l'importance du projet et son caractère novateur.
- Le dossier d'enquête a été tenu à la disposition du public, en support « papier » et en version numérique, pendant toute la durée de l'enquête publique à la mairie d'Ajaccio, siège de l'enquête publique et à la mairie annexe de Mezzavia, aux jours et heures habituels d'ouverture.

Le dossier été par ailleurs accessible : sur le site internet de la préfecture : www.corse-du-sud.gouv.fr dans l'onglet Publications-enquêtes publiques ainsi que sur un registre dématérialisé sécurisé, via le lien suivant : <https://www.registre-dematerialise.fr/4664>

- Le public pouvait consigner directement ses observations sur les registres, côtés et paraphés par le commissaire enquêteur, à la mairie d'Ajaccio, siège de l'enquête et à la mairie annexe de Mezzavia.

Les observations du public et ses propositions pouvaient également être :

- adressées par correspondance à l'attention du commissaire enquêteur au siège de l'enquête publique, à l'adresse suivante : Mairie d'Ajaccio- DGST- 6, Boulevard Lantivy- 20000 AJACCIO), pour y être annexées aux registres susvisés ;
- ou à l'adresse internet suivante : enquête-publique-4664@registre-dematerialise.fr

- Les permanences se sont déroulées sans incident aux jours et heures fixés par l'arrêté préfectoral.

II.2.4 La participation du public

La participation du public a été contrastée entre la faible fréquentation des permanences et des sites d'enquête et le nombre exceptionnel d'observations enregistrées sur le registre dématérialisé.

S'agissant de la fréquentation du registre numérisé et même si l'on tient compte du nombre élevé de contributions provenant d'une même origine qui a déformé le reflet de la participation effective du public, on peut considérer que la mobilisation sur ce vecteur a été importante.

Le rappel des étapes de la procédure permet de constater que celle-ci a été menée dans le respect des textes en vigueur. Le public qui a été informé en temps utiles et par les voies réglementaires du déroulement de l'enquête, a disposé des informations et des moyens lui permettant de formuler ses observations.

III. APPRECIATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

L'appréciation de l'utilité publique du projet résulte :

- d'une part de mes conclusions sur les observations du public ;
- d'autre part, de l'analyse des impacts du projet,
- enfin, des conclusions de l'analyse bilancielle de l'opération.

III.1 Conclusions sur les observations

Les observations du public, classées par thème, et les réponses du maître d'ouvrage sont présentées dans le rapport d'enquête (cf. § IV.2).

C'est à la lumière de ces éléments et des informations contenues dans le dossier d'enquête que je formule mes appréciations sur les principales problématiques évoquées dans les contributions.

III.1.1 Les aspects financiers

Ce thème a recueilli le plus grand nombre d'observations de la part des opposants au projet qui craignent que les capacités financières de la CAPA ne lui permettent pas de supporter sa part d'investissement, soit 30% de la dépense, et que la fréquentation du public ne suffise pas à couvrir les coûts de fonctionnement du téléporté générant ainsi une charge nouvelle pour l'EPCI.

S'agissant de l'investissement : les indicateurs budgétaires de la CAPA (Epargne brute pour les 3 budgets solidaires : 5,92 Millions d'euros CA 2022, Taux épargne brute : 8,06%, Capacité désendettement : 2,48 ans) attestent de la soutenabilité financière de l'investissement par autofinancement et/ou par emprunt.

S'agissant des charges de fonctionnement, la CAPA considère qu'elles seront équilibrées par une fréquentation estimée à 3800 passagers/jour.

En l'absence d'éléments précis sur la matrice économique ayant servie de base à l'estimation retenue il paraît difficile de se prononcer sur les prévisions du maître d'ouvrage.

Pour autant cette incertitude ne me paraît pas de nature à invalider la réalisation du projet.

En effet, la recherche de la couverture des charges d'exploitation par les usagers est un objectif particulièrement ambitieux.

Il faut rappeler, à ce sujet, qu'au niveau national, les recettes tarifaires qui financent l'exploitation des réseaux, représentent 17,1 % des ressources totales des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (cf Gazette des communes du 13/03 /23 et le « rapport sur le modèle économique des transports collectifs » P.DURON -juillet 2021)

Cette même réalité prévaut au niveau local ; ainsi la navette maritime Porticcio/Ajaccio dont nombre de contributeurs soulignent le succès et souhaitent l'élargissement de la desserte affiche une couverture de charge par les usagers de l'ordre de 35%. De même les recettes tarifaires représentent environ 13% des coûts du réseau urbain de bus.

Dans l'hypothèse où les prévisions de fréquentation du téléporté seraient atteinte à 60% la charge à compenser serait de l'ordre du million d'euros ce qui ne me paraît pas disproportionné par rapport à la mise en place d'un transport collectif destiné à faciliter la desserte du secteur Est/Nord-Est de l'agglomération et à réduire la part modale de la voiture. L'augmentation du produit du versement mobilité attendue en 2023(cf. budget des transports de la CAPA), si elle se confirme dans l'avenir, devrait permettre de supporter cette éventuelle charge notamment au bénéfice d'une priorité d'affectation de cette ressource vers les modes de transport non polluant.

III.1.2 Les impacts environnementaux

- L'artificialisation des sols : Ainsi que l'indique la CAPA dans sa réponse au procès- verbal de synthèse « *3 des 4 gares se situent sur des secteurs déjà urbanisés. La quatrième dite gare du château d'eau est située en partie haute du terrain militaire et construite sur une plateforme haute non arborée et sur un sol déjà partiellement artificialisé du fait d'infrastructures anciennes réalisées par l'Armée sur son terrain* ». Le maître d'ouvrage précise par ailleurs que « *sur les 19 pylônes nécessaires, seuls 5 d'entre-deux se situent sur des terrains naturels et non pas agricoles* ».

L'artificialisation des sols, réduite aux seules infrastructures du téléporté, m'apparaît limitée.

- Le défrichement et l'atteinte aux espaces agricoles :
Les défrichements sont limités à la stricte implantation des pylônes et de leurs accès.
L'absence de layon continu sous la ligne a conduit le Conseil des Sites de la Corse à se prononcer favorablement, à deux reprises, sur la demande de déclassement des espaces boisés classés présentée par le porteur de projet, considérant que « *sans préjuger de l'efficacité du téléphérique, son impact sur les espaces boisés est limité* ».
Il conviendra donc que la CAPA tienne compte de la recommandation du conseil des sites qui suggère « *que le suivi des travaux d'aménagement soit assuré par un paysagiste concepteur pour s'assurer de l'absence de création d'un layon continu.* »

Les incidences sur les terres agricoles sont tout aussi réduites puisque aucun équipement n'est implanté sur un espace stratégique agricole.

- Les atteintes au paysage :
L'impact sur le paysage sera réel, toutefois l'étude réalisée dans le cadre de la demande d'examen « au cas par cas » et les photomontages destinées à évaluer l'insertion paysagère du projet montrent que la perception de l'ouvrage sera réduite et que, par suite, le projet ne paraît pas susceptible de porter une atteinte significative au paysage et aux éléments naturels de la zone.

- Les impacts sur la faune :
Le diagnostic écologique de la zone réalisé par le porteur du projet a identifié comme enjeux principaux de protection : la tortue d'Hermann et les continuités écologiques du site.
Compte tenu de cette étude le pétitionnaire a prévu des mesures de nature à éviter tout impact sur cette espèce (réalisation des opérations de défrichement entre septembre et mi-novembre, évitement des zones les plus sensibles) et sur ces continuités (réduction des zones défrichées, absence de layon sous la ligne).

Les engagements du maître d'ouvrage me paraissent de nature à apaiser les inquiétudes émises par plusieurs contributeurs au sujet de la protection de la faune existante.

- Les nuisances sonores :
Le maître d'ouvrage indique que sur la base d'un diagnostic acoustique réalisé en mars 2023, sur tout l'itinéraire, des mesures compensatoires visant à réduire les impacts sonores du transport par câble ont été adoptées.
Il précise, par ailleurs, que le niveau des émissions défini contractuellement avec le constructeur, soit de 67 à 79 dBA au niveau des mécaniques de pylônes, sera vérifié lors des essais de la machine et pendant l'exploitation pour éviter toute dérive dans le temps et que l'éventuel dépassement des seuils sera sanctionné par des pénalités et donnera lieu à des mesures correctives. Il rappelle enfin que les émissions sonores s'atténuent avec l'éloignement à raison de -3 à -6 dBA à chaque doublement de distance.

Les nuisances sonores constituent, à mon sens, l'impact le plus significatif du projet sur son environnement immédiat.

Je considère que les mesures compensatoires d'ores et déjà adoptées, l'éloignement des habitations par rapport au tracé et les contrôles réguliers pendant l'exploitation devraient permettre de contenir ces nuisances à un niveau acceptable.

Une information régulière des riverains sur le sujet devrait être organisée et dans l'hypothèse d'un dépassement des seuils des mesures correctives devront être immédiatement effectuées en concertation avec les riverains.

III.1.3 L'utilité sociale du projet

La principale objection à l'utilité du projet tient à son effet insuffisant sur la diminution du trafic routier.

Aux yeux de ses auteurs cette affirmation est justifiée par la localisation de l'ouvrage, les conditions de son accessibilité et le peu d'appétence de la population pour les transports collectifs.

➤ La localisation :

Pour certains contributeurs la localisation du téléporté, à l'Est de l'agglomération, assurera une desserte trop partielle du territoire de la CAPA et ne répond pas aux besoins de la population résidant à l'Ouest et Sud-Ouest d'Ajaccio ni à celle des communes périphériques.

Cette critique qui repose sur le constat objectif d'une localisation sectorisée de l'ouvrage, mérite, à mon sens, d'être pondérée par la prise en compte de plusieurs éléments.

- Le premier concerne les besoins en matière de transports collectifs d'une population résidant dans un secteur qui a connu au cours de ces dernières années une forte urbanisation.
- Le deuxième tient à la desserte d'importants équipements publics situés dans la zone tels que l'hôpital, le collège ou la salle de spectacles.
- Enfin et comme le rappelle le porteur de projet dans sa réponse « le téléporté n'est qu'un maillon d'une chaîne d'outils de transports en commun tels que présentés dans le PDU. La mise en place de cette chaîne intermodale (marche, vélo, bus, tram-train, navette maritime...) sur le territoire offrira des possibilités de déplacements complètes et multiples impliquant naturellement des ruptures de charges ».

➤ L'accessibilité :

L'existence de la 2x2 voies au niveau de Saint-Joseph qui fait obstacle à la réalisation d'un pôle multi modal et l'insuffisance des parkings à proximité des stations sont les objections majeures à l'accessibilité du téléporté et partant à son intérêt.

Le maître d'ouvrage indique dans son mémoire que « l'approche architecturale menée par la ville d'Ajaccio et la Capa pour relancer l'aménagement du fond de baie intègre en bonne place le lien Saint-Joseph littoral », il y a donc lieu de penser que le « hiatus » représenté par la 2x2 voies sera atténué.

En revanche il m'apparaît que, compte tenu des comptages effectués sur le trafic routier, notamment sur la liaison Aspretto-Mezzavia, la création de 300 places de stationnement sur le site de Saint Joseph et l'existence d'un parking de 100 places à Mezzavia seront insuffisants pour accueillir les automobilistes susceptibles de prendre le téléporté ce qui risque de diminuer sensiblement les effets attendus du projet sur la circulation et la pollution.

➤ Le poids des comportements :

L'argument selon lequel la réalisation du téléporté serait prématurée voire inutile compte tenu des habitudes de la population en matière de transport ne me paraît pertinent.

Je considère que la mise en œuvre de nouveaux modes de transports ne saurait attendre l'évolution des comportements et qu'au contraire c'est l'existence des solutions alternatives à la voiture qui provoquera le changement de mentalité.

III.1.4 Questions liées à la sécurité et à la fiabilité de l'ouvrage

Les informations complémentaires produites par la CAPA dans son mémoire me paraissent répondre aux légitimes préoccupations exprimées.

- L'action de renaturation du cours d'eau de Saint Joseph permet au site de sortir de la zone rouge définie dans le plan de prévention du risque inondation (PPRI).
- Le risque pyrotechnique a été cartographié et concerne particulièrement la partie basse du terrain sur lequel des travaux ont été ou seront entrepris. La mise en place d'une détection, par un organisme spécialisé agréé par le ministère des armées, lors du déroulement du chantier doit prévenir la concrétisation du risque.
Il conviendrait toutefois que les secteurs cartographiés comme risque faible fassent l'objet d'une signalétique adaptée voire d'un périmètre de sécurité.
- Le risque de pollution aux hydrocarbures lié à l'existence de cuves enterrées en partie haute du terrain a été pris en compte par le ministère des armées qui a fait procéder à une dépollution des cuves. L'éventuelle pollution résiduelle résultant d'une infiltration vers la partie basse du site donnerait lieu à des travaux complémentaires de dépollution.
La CAPA précise, par ailleurs, que « *les cuves resteront en dehors de tout usage du parc urbain de Saint Joseph et des périmètres d'emprise de travaux de fondation* ».
- Les facteurs de risques environnementaux notamment technologiques et incendie sont pris compte dans le dossier préliminaire de sécurité qui a récemment reçu un avis favorable de l'autorité préfectorale.

III.1-5 Les questions diverses

➤ L'emploi :

La CAPA indique que la société d'exploitation créera 30 emplois directs et devra « *d'assurer la formation des personnels techniques du téléporté afin de faire de cette société une source d'emploi local* » ; cette réponse me paraît satisfaisante.

Il m'est difficile d'appréhender le risque de « destruction d'emplois locaux » évoqué par certains contributeurs dans la mesure où à une seule exception ces inquiétudes ne sont pas étayées.

En tout état de cause le sujet de l'emploi ne me paraît pas être central dans le projet de téléporté.

➤ L'impact sur l'immobilier :

Dans la mesure où le téléporté ne survolera aucune habitation et générera des nuisances limitées, la dépréciation de la valeur de l'immobilier dans le secteur, évoquée dans certaines observations, ne me paraît pas évidente.

A l'évidence l'impact sur la valorisation de l'immobilier est difficile à évaluer et pourrait être très différent d'un secteur à l'autre.

➤ Le caractère tardif de l'enquête :

La CAPA rappelle opportunément dans son mémoire que « le projet de téléporté figurait dans le plan d'action du plan de déplacements urbain dont l'élaboration s'est échelonnée de 2015 à 2019. Ce document stratégique a été validé en mars 2019. Ce PDU a été soumis à enquête publique.

En 2019, une concertation a été réalisée autour du projet spécifique de téléporté. »

III.1.6 Les solutions alternatives

➤ Création d'une route :

Le porteur de projet indique que cette alternative serait en contradiction avec les objectifs du PDU adopté en 2019 et que de surcroît « *la consommation de foncier supplémentaire pour faire passer des infrastructures routières nouvelles est particulièrement complexe dans la ville existante* ».

Je souscris entièrement à la position exprimée de la CAPA.

➤ Réalisation d'un tramway :

Dans sa réponse aux observations la CAPA évoque les raisons économiques et environnementales qui ont conduit à l'abandon d'un tel projet au terme d'une étude réalisée en 2011.

Les motifs invoqués me paraissent pertinents et sont toujours d'actualité

➤ L'aménagement du réseau de bus sur le secteur :

Cette option est contrainte par la topographie de la zone qui rend difficile l'élargissement des voies pour y faire circuler des bus en site propre. Dans la mesure où ces aménagements ne seraient pas possibles les bus resteraient captifs de la circulation ce qui limiterait leur intérêt.

III.2 Analyse des incidences du projet

III.2.1 Les aspects positifs

- Le téléporté :
 - proposera une offre supplémentaire de transports collectifs destiné à améliorer la desserte de secteurs ayant connu une forte urbanisation au cours de ces dernières années et qui sont insuffisamment desservis en transport en commun.
 - offrira une alternative à l'utilisation de la voiture sur une liaison, reliant deux entrées de ville, qui est aujourd'hui confrontée à de réelles difficultés de circulation.
 - améliorera l'accès aux équipements publics implantés dans la zone du Stiletto (hôpital, collège, salle de spectacle).
 - constituera une incitation à l'évolution des comportements en faveur des mobilités douces.
- Le tracé retenu ne survole aucune habitation ce qui limite les nuisances et les risques sur son environnement immédiat.
- Le téléporté est un moyen de transport très peu polluant dans la mesure où son mode de propulsion électrique permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, y compris en tenant compte de l'approvisionnement en électricité par la centrale du Vazzio alimentée en fioul.
- L'incidence au sol du projet est très limitée, puisque son emprise se limite à des stations construites en milieu urbanisé et des pylônes en milieu naturel.
- Le téléporté n'étant pas soumis aux aléas de la circulation ses abonnés réaliseront une économie de temps pour un coût inférieur à celui d'un véhicule individuel (cf. réponse de la CAPA au procès-verbal de synthèse).
- La réduction de la pollution atmosphérique qui résultera d'un transfert partiel du trafic automobile vers ce mode de transport écologique contribuera à améliorer la qualité de vie et la santé de la population.
- Projet innovant, le téléporté renforcera l'attractivité de la ville.
- La création du parc urbain qui accompagnera la réalisation du téléphérique préservera durablement la colline San Angelo du risque d'urbanisation et offrira à la population un nouvel espace public de socialisation.
- Comparativement à la création d'une nouvelle route ou d'un tramway la liaison par câble apparaît moins coûteuse et moins impactante pour l'environnement.

III.2.2 Les impacts négatifs

- Les impacts sonores pour les habitants des immeubles proches de la ligne et des stations constituent l'aspect le plus négatif du projet.
- L'implantation de pylônes sur la colline San Angelo, même si leur nombre est limité, représente indéniablement une nuisance visuelle.

- Les mesures d'accompagnements du projet qu'il s'agisse des cheminements piétons ou des connexions avec d'autres mode de transport constituent les points de faiblesse du projet ; à cet égard, il faut souligner que la voie du bus en site propre, la piste cyclable et la halte ferroviaire qui doivent faire de Saint Joseph un véritable pôle multi modal ne sont pas encore réalisés.
- La localisation du téléporté risque de favoriser la dévitalisation du centre-ville.
- La sensibilité au vent pourrait générer des périodes d'inutilisation répétitives.
- Les logements très impactés par la proximité du projet pourraient subir une baisse de leur valeur patrimoniale.

III.3 Analyse bilancielle

III.3.1 Caractère d'intérêt général de l'opération projetée

En charge de l'organisation de la mobilité sur son territoire, la CAPA a adopté en 2019 un Plan de Déplacements Urbains qui vise à :

- créer un système de mobilité accessible à tous et non discriminant
- diminuer l'usage de la voiture en ville et ce faisant participer à l'amélioration de la santé publique en limitant la pollution atmosphérique inhérente aux déplacements.
- déployer un réseau de transports collectifs dans une perspective d'équilibre territorial.

Inscrit dans le cadre du PDU le téléporté participera à la réalisation de ces objectifs :

- en améliorant la desserte de la zone d'urbanisation récente du Stiletto et de Mezzavia qui, de façon plus ancienne, concentre un nombre de logements et de commerces particulièrement important.
- en offrant une alternative à l'usage de la voiture le projet permettra de réduire les nuisances atmosphériques.
- en promouvant un transport collectif de voyageurs non polluant qui contribuera à l'amélioration de la qualité de vie de la population du territoire.

Conçu comme un maillon d'une chaîne de déplacements qui utilise plusieurs modes de transport, le téléporté complètera le maillage du territoire et permettra aux habitants de se déplacer de façon rapide et sûre à l'intérieur du périmètre desservi mais aussi sur de longs trajets en utilisant des moyens reliés et complémentaires. A cet égard, le projet constitue la première étape d'un plan intermodal qui doit se développer dans l'avenir.

Les éléments susmentionnés me conduisent à considérer que l'opération projetée répond à une finalité d'intérêt général.

Pour autant, ce constat ne suffit pas à conférer au projet le caractère d'utilité publique ; celle-ci doit aussi être appréhendée au regard des atteintes à la propriété privée générées par l'opération et du bilan avantages /inconvénients du projet.

III.3.2 Les atteintes au droit de propriété

La collectivité ne disposant pas des emprises nécessaires à la réalisation du téléporté, dont le tracé nécessite le survol de la colline San Angelo, la CAPA veut s'assurer de la possibilité d'en acquérir la propriété éventuellement par la voie de l'expropriation dans le cas où aucun accord amiable ne pourrait intervenir avec les actuels propriétaires.

Les surfaces concernées par la procédure d'expropriation et d'établissement des servitudes de survol et passage correspondent strictement à l'implantation des équipements du téléporté (gares, pylônes, voies d'accès) et aux exigences de maintenance et d'exploitation.

Je considère, en conséquence, que les atteintes au droit de propriété et d'usage qui sont effectives pour les propriétaires concernés, n'excèdent pas les besoins liés à la réalisation de l'ouvrage.

III.3.3 Conclusion

Les transports publics de voyageurs qui relèvent des services d'intérêt général constitue un enjeu de société. Leur développement doit notamment permettre l'amélioration des conditions de vie, la protection de l'environnement et la satisfaction des besoins de mobilité de la population.

Autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire la CAPA a la responsabilité de mettre en œuvre les solutions les mieux adaptées pour améliorer une situation marquée par les difficultés récurrentes de circulation sur la ville centre.

Compte tenu des études réalisées dans le cadre du PLU et des réalités topographiques du territoire la réalisation d'une liaison par câble entre les entrées Est et Nord de la ville a été retenue.

Je considère que :

- 1) Les difficultés de circulation que connaît Ajaccio et la nécessité d'y porter remède sont incontestables ;
- 2) Le besoin de désenclavement les secteurs du Stiletto et de Mezzavia doit être pris en compte ;
- 3) La solution choisie est la meilleure réponse possible au regard des réalités topo géographiques de la zone ;
- 4) Les nombreuses analyses menées en amont du projet ont conduit l'autorité environnementale à dispenser l'opération d'une étude environnementale ;
- 5) L'opération a fait l'objet d'une concertation publique conduite par un garant du Conseil National du Débat Public ;
- 6) L'analyse des impacts du projet (cf § III.2) permet d'établir que les incidences positives du projet sont plus importantes que les inconvénients qui en résultent ;
- 7) Le tracé définitif qui évite tout survol d'habitation minimise le plus possible les contraintes et les nuisances à proximité des zones résidentielles ;
- 8) L'analyse comparative des moyens de transport alternatifs met en évidence les avantages de temps de parcours, de coût et d'impact sur l'environnement du téléphérique urbain ;
- 9) La nouvelle liaison par câble permettra d'engager le processus de création de pôles d'échanges modaux prévue par le PDU.

Compte tenu des éléments qui précèdent et de l'engagement du maître d'ouvrage à mettre en œuvre des mesures appropriées afin d'éviter ou de réduire la portée des impacts environnementaux négatifs, je considère que l'analyse bilancielle atteste de l'utilité publique du projet.

AVIS

Après avoir effectué une visite des sites et réalisé plusieurs entretiens tant avec l'autorité organisatrice qu'avec le porteur du projet ;

Après avoir constaté que d'enquête préalable à la DUP s'était déroulée dans le respect des textes en vigueur ;

Après avoir analysé les éléments présentés dans le dossier d'enquête, les observations du public ainsi que les réponses du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse ;

Compte tenu :

- du rapport d'enquête que j'ai établi ;
- des conclusions développées ci-dessus.

J'émet UN AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique relative au projet de liaison par câble entre Saint Joseph et Mezzavia, sur le territoire de la commune d'Ajaccio.

Cet avis favorable est assorti de deux réserves et de trois recommandation toutes destinées à conforter la vocation du téléporté comme maillon d'une chaîne de déplacements complète. Pour qu'il en soit ainsi je considère que les connexions des stations et particulièrement celle de Saint Joseph avec les autres moyens de transport doivent être améliorées.

1^{ère} réserve : La réalisation de la piste cyclable et la mise en service d'un bus en site propre depuis le centre-ville jusqu'à Saint-Joseph doivent être préalables à l'ouverture du téléporté au public.

2^{ème} réserve : La capacité du parking prévu à proximité de la gare Saint-Joseph doit être portée à 500 places.

1^{ère} recommandation : Finaliser dès que possible avec la Collectivité de Corse la réalisation de la halte ferroviaire à Saint-Joseph¹.

2^{ème} recommandation : Organiser en relation avec la Muvitarra l'amélioration les connexions entre les deux réseaux.

3^{ème} recommandation : Engager une étude sur les possibilités d'extension du parking situé à proximité de la station de Mezzavia.

Fait le 15 août 2023

Le commissaire enquêteur

Gérard Perfettini

¹ Il s'agit-là d'une recommandation et non pas d'une réserve dans la mesure où la décision ne relève pas du seul porteur de projet.

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS RELATIFS A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'AJACCIO

I. RAPPEL DU CONTEXTE, DU PROJET ET DES RAISONS DE L'ENQUETE

I.1 Le contexte

Ville centre de la communauté d'agglomération du Pays ajaccien (CAPA), la ville d'Ajaccio, a connu au cours des deux dernières décennies une importante mutation de son urbanisation.

Ce développement qui n'a pas toujours été accompagné d'un processus d'aménagement préalable à la construction, a entraîné la création de nombreuses zones résidentielles sans maillage urbain correct.

Une telle situation, sur un territoire contraint par sa topo-géographique et marqué par une forte culture du « tout voiture », a provoqué une dégradation des conditions de déplacement et de la qualité de l'air dans l'agglomération.

Confrontée à cette évolution la CAPA, compétente en matière d'aménagement de l'espace communautaire et de mobilité, a lancé en octobre 2015 la révision de son plan de déplacements urbains (PDU) et l'a approuvé le 27 mars 2019.

Ce document de planification dénommé « CAPA mobilité » fixe, pour la décennie 2019/2029, les objectifs suivants :

- Diminuer l'usage de la voiture dans la ville ;
- Créer un système de mobilité accessible à tous et non discriminant ;
- Limiter la production de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique inhérente aux déplacements ;
- Participer à l'amélioration de la santé publique.

Les études menées lors de l'élaboration du PDU ont démontré la nécessité de créer un véritable barreau de liaison entre les entrées Est et Nord de la ville. Cette liaison nouvelle doit permettre de fluidifier la circulation et de diminuer la pollution atmosphérique sur le secteur.

Elle vise aussi désenclaver la zone du Stiletto, récemment urbanisée, qui accueille le nouvel hôpital, un collège d'une capacité de 800 élèves ainsi que le palais des sports et des spectacles ajaccien.

La recherche d'une offre de transport nouvelle, adaptée aux besoins de la population et respectueuse de l'environnement, a abouti au projet d'une liaison par câble entre Saint-Joseph, le Stiletto et Mezzavia.

I.2 La nature du projet

Initié, dès 2017, avec la réalisation d'une étude de faisabilité confiée au cabinet ERIC, le projet consiste à relier, par un téléphérique urbain, trois sites stratégiques de l'agglomération :

- Le quartier de « Mezzavia » ;
- La zone du « Stiletto » ;
- Le quartier de « St-Joseph ».

La réalisation de ce nouveau moyen de transport nécessite l'édification de gares situées, pour l'essentiel, en zone urbaine et l'implantation de pylônes d'emprise limitée en milieu naturel.

L'étude réalisée par le cabinet ERIC a permis de valider l'utilité et la faisabilité technique de cet ouvrage, de définir un tracé, d'orienter les choix en matière de transport par câble, de dimensionner les ouvrages et leurs coûts ainsi que de préfigurer les montages opérationnels ultérieurs.

Le projet de téléporté a donné lieu à une concertation publique qui s'est déroulée du 14 mars au 06 avril 2019 inclus ; à l'issue de cette démarche le choix d'une ligne à 4 stations a été arrêté.

La concertation publique s'est accompagnée d'échanges avec l'ensemble des organismes et services concernés par le projet notamment le Conseil des Sites de la Corse ou encore la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Au terme de ces consultations, un emplacement réservé, matérialisant l'implantation de la ligne de téléporté, a été intégré au PLU de la commune d'Ajaccio adopté en novembre 2019.

I.3 Les raisons de l'enquête

Depuis son intégration dans le PLU communal, le tracé du téléporté a été modifié pour tenir compte notamment de contraintes de sécurité qui ont entraîné un déplacement de la gare du Stiletto.

L'enquête de mise en compatibilité a pour objectif d'intégrer les caractéristiques du projet définitivement arrêté dans le PLU en vigueur et donc de modifier en conséquence le document d'urbanisme tant au niveau réglementaire que cartographique.

La procédure de mise en compatibilité du PLU d'Ajaccio a été organisée dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de téléporté ouverte par arrêté du préfet de la Corse-du-Sud N° 2A-05-10-00001 du 10 mai 2023.

Désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire, par décision de M. Thierry VANHULLEBUS, président du Tribunal Administratif de Bastia, n° E 23000012/20 en date du 06/04/2023, j'ai conduit la consultation publique qui s'est déroulée du 30 mai 2023 au 30 juin 2023 soit pendant 32 jours consécutifs.

Au terme de cette procédure, je formule dans le présent document mes conclusions et avis qui résultent :

- D'une part, de mes constats sur le respect du cadre normatif ;
- D'autre part, de l'examen des observations et avis émis dans le cadre de la procédure ;
- Enfin, de mon analyse des modifications proposées et de leur incidence sur le PLU.

II. LA CONFORMITE AU CADRE NORMATIF

II.1 Sur la mise en œuvre de la procédure

Ainsi que cela est mentionné supra, le tracé définitif du téléporté ne correspond pas strictement à l'emplacement réservé figurant sur le PLU en vigueur.

Or, Aux termes de L'article L 153-54 du code de l'urbanisme la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme est soumise à deux préalables :

« 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence; 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

S'agissant de l'enquête publique relative au projet de liaison par câble, entre Saint-Joseph et Mezzavia, je constate :

- D'une part, qu'elle porte à la fois sur l'utilité publique et la mise en compatibilité du Plu d'Ajaccio ;
- D'autre part, que l'examen conjoint du projet s'est déroulé préalablement à l'ouverture de l'enquête.

En conséquence, je considère que les conditions du recours à cette procédure ont été respectées.

II.2 Sur le respect de la procédure

- L'enquête a été ouverte par le préfet du département conformément aux dispositions de l'article L 153-55 du code de l'urbanisme.
- L'examen conjoint s'est tenu, à l'initiative du préfet, préalablement à l'enquête et son compte rendu figure dans le dossier mis à disposition du public en application de l'article R 153-13 du code de l'urbanisme.
- Le dossier d'enquête (livret 3) regroupe les pièces suivantes :
 - une présentation du projet de téléporté ;
 - une analyse de la compatibilité du PLU d'Ajaccio, notamment au regard :
 - du rapport de présentation ;
 - du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
 - des orientations d'aménagement et de programmation ;
 - des dispositions applicables aux différentes zones traversées ;
 - des emplacements réservés ;
 - des Espaces Boisés Classés ;
 - la liste des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU, au regard notamment :
 - du plan de zonage, avec la mise en vis-à-vis des deux extraits de plan de zonage concerné par le projet (version du document en vigueur et version mise à jour) ;
 - du règlement d'urbanisme avec la mise en vis-à-vis de deux extraits du règlement d'urbanisme portant sur les zones traversées par le projet (version du document en vigueur et version mise à jour). La nouvelle version introduit les modifications de textes nécessaires pour rendre possible la réalisation du projet ;
 - de la liste des emplacements réservés par la mise en vis-à-vis de deux listes des emplacements réservés (version du document en vigueur et version mise à jour).

Au regard de ce qui précède, il m'apparaît que la procédure suivie a été régulière et que les éléments portés à la connaissance du public sont de nature à permettre une bonne compréhension des modifications proposées.

III. ANALYSE DES AVIS ET DES OBSERVATIONS

III.1 Avis des Personnes Publiques Associées (PPA)

- La Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) a, par décision en date du 10/10/2022, exempté la procédure de mise en compatibilité du PLU d'une évaluation environnementale en *considérant* « qu'au regard des éléments transmis, la mise en

compatibilité du PLU d'Ajaccio pour la réalisation du téléporté n'est pas considérée comme susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 du parlement et du conseil ».

- Le conseil des sites a donné un avis favorable le 22 septembre 2022 pour la modification des Espaces Boisés Classés au sein du PLU d'Ajaccio, assortie d'une recommandation visant la participation d'un paysagiste concepteur pour la partie travaux/coupes d'arbres.
- Avis émis par les PPA dans le cadre de l'examen conjoint du 27 mars 2023

En application de l'article L 153-54 du Code de l'urbanisme le représentant de l'Etat a organisé l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Ajaccio.

Le tableau ci-après recense les personnes publiques associées qui ont participé ou ont été conviées à la réunion qui s'est tenue le 27 mars 2023.

Entité / Fonction	Nom	Présent	Absent	Excusé
DDT Cheffe du service d'appui aux territoires Chef de l'unité planification	Sidney-Aude Cormier	X		
	Cédric Bouyrie	X		
CAPA Directeur Général des Services Directeur de Projet Téléphérique Directrice de l'Aménagement Directeur des Transports	Emmanuel Armand	X		
	Eric Salord	X		
	Stéphanie Maurizi	X		
	Olivier Andreani	X		
Bureau d'études ERIC	Fabien Abinal	X		
DRAC de Corse	Dominique Ostricharz	X		
DREAL			X	X
Chambre d'agriculture 2A			X	
Collectivité de Corse			X	
ARS corse			X	
Parc nature régional de Corse			X	
La CCI			X	
Chambre des métiers et de l'artisanat de Corse			X	

Après une présentation du dossier de déclaration emportant mise en compatibilité du PLU les PPA présentes ont émis les avis suivants :

- La DRAC, particulièrement attentive à l'aspect de la station de Saint-Joseph, seul bâtiment à être situé dans un périmètre classé, a rappelé que deux réunions avaient déjà eu lieu entre le groupe d'architectes et l'architecte des bâtiments de France sur le contenu du permis de construire de cette station ;
- La DDT, a indiqué que « *les modifications du PLU ne sont pas minimales, car le passage d'une zone NR à Ne induit une réduction de l'ERC, même sur un layon, et ajoute une possibilité de construire. A contrario, les autres modifications du PLU sont plutôt minimales. Il sera nécessaire de compléter les dossiers avec les annexes citées dans le rapport de mise en compatibilité du document. Il faudra ré-éditer l'intégralité des documents modifiés (règlement écrit, règlement graphique, annexe des emplacements réservés, Orientations d'Aménagement et de Programmation) lorsque la procédure de DUP aura abouti* »

Commentaire du commissaire enquêteur :

- les annexes évoquées par la DDT, ont été jointes au dossier d'enquête ;
- l'absence de nombreux organismes et services régulièrement conviés à l'examen conjoint, ne paraît pas de nature à vicier la procédure. A ma connaissance, aucun de ces organismes n'a, depuis lors, fait part de réserves ;
- il m'apparaît que les avis émis par les personnes publiques associées ne font pas obstacle à la mise en compatibilité du PLU d'Ajaccio.

III.2 Les observations du public

Une seule observation ayant trait à la mise en compatibilité du PLU a été enregistrée durant l'enquête ; elle a été formulée, anonymement, de la façon suivante :

« Sans même aller chercher des considérations de fond il me semble que ce projet est irrégulier au regard de la loi littoral et du PLU... et que la mise en compatibilité du PLU est impossible. En effet le téléporté passerait au-dessus d'une zone NR qui est d'après le PLU la délimitation d'un espace remarquable et caractéristique du littoral, telle que le code de l'urbanisme le définit à l'article L.121-23 et qui sont localisés dans le PADDUC.

Dans ces espaces, d'après le L121-24 du même code, on ne peut implanter que des aménagements légers et sous des réserves très strictes.

La réglementation de ces espaces est complétée au R121-5 du CU.

Je vous invite monsieur le commissaire enquêteur à vous reporter à ces différents articles et vous constaterez que les éléments de structure du téléporté notamment les pylônes ne constituent en aucun cas un des aménagements légers autorisables, quand bien même ces équipements seraient motivés par l'ouverture au public d'un parc dans l'espace remarquable de Sant'Angelo...

Si la commune souhaite réaliser un téléporté elle doit donc éviter de le réaliser dans une zone NR et dans un espace remarquable de la loi littoral inscrit au PADDUC. Sinon il faut d'abord réviser le PADDUC pour supprimer l'existence réglementaire de l'espace remarquable ».

Réponse du maître d'ouvrage :

« La ligne du téléporté sera exclusivement située en zone Ne du PLU où sont admis les équipements collectifs et de services publics. La procédure de mise en compatibilité objet de la présente procédure vise justement à classer une toute petite portion de la zone Nr (strictement limitée au fuseau du tracé) en zone Ne où est admis ce type de construction. Ce nouveau classement en zone Ne est donc parfaitement compatible avec le PADDUC puisqu'il n'autorise que les équipements collectifs et de services publics, et plus précisément les pylônes du téléporté ».

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur n'ayant pas pour mission de « dire le droit » ; je prends acte de l'observation formulée et de la réponse apportée par le porteur de projet.

IV. LES MODIFICATIONS PROPOSEES ET LEURS INCIDENCES SUR LE PLU

IV.1 Nature et portée des modifications proposées

Les différences entre le tracé définitif du téléporté et la version initiale insérée dans le PLU résultent :

- du déplacement, d'une dizaine de mètres, de la station Saint-Joseph ;
- du déplacement, d'une centaine de mètres, de la station du Stiletto ;
- de la création d'un exutoire afin de redonner au cours d'eau du talweg de Saint Joseph son cours naturel.

Compte tenu de ces évolutions les corrections à apporter au PLU visent :

- à ajuster l'emprise des emplacements réservés aux ouvrages du téléphérique (en corrigeant notamment les erreurs matérielles affectant la surface des stations). Il convient donc de modifier les emprises des emplacements réservés (ER) n°116, 117, 118, 119 et 120 ;
- à reclasser une partie du tracé au sein de la zone Ne qui a spécifiquement vocation à accueillir le futur téléphérique ;
- à modifier le règlement des zones au sein desquelles le projet a vocation à s'implanter en vue de préciser que les équipements publics y sont admis.

Les modifications et ajustements cartographiques et réglementaires sont retracés dans les tableaux de synthèse figurant dans la pièce n°8 du dossier d'enquête (pages 22, 31 et 32).

IV.2 Appréciation sur la mise en compatibilité du PLU d’Ajaccio au regard du projet « ANGELO »

La notion de compatibilité est définie par la jurisprudence comme « la non-contrariété avec les options fondamentales » du document d’urbanisme.

Il convient donc de vérifier si les modifications proposées consécutivement à la définition du nouveau tracé ne bouleversent pas les principales dispositions du PLU en vigueur à savoir :

- le rapport de présentation ;
- le Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- les orientations d’aménagement et de programmation (OAP) ;
- le règlement des zones concernées ;
- les emplacements réservés ;
- les espaces boisés classés ;

➤ Le rapport de présentation du PLU en vigueur mentionne à plusieurs reprises le projet de téléporté notamment dans la partie relative aux réseaux de déplacements et dans celle portant sur l’organisation du territoire autour du Mont Sant’Angelo.

Ainsi, le rapport de présentation dans sa version en vigueur est compatible avec la réalisation du projet. Le tracé rectifié ne remet pas en cause cette compatibilité.

➤ Le PADD, dans le cadre de son orientation 1.2 consacrée à la mobilité, constate que les transports en commun sont peu concurrentiels face aux moyens individuels et notamment la voiture. Compte tenu de cette situation le document propose de :

- rendre la ville accessible pour tous ;
- promouvoir l’alternative au tout-voiture, en encourageant le transport en commun terrestre et maritime à l’échelle communale ;
- encourager le développement urbain en cohérence avec le PDU.

Pour construire « la ville des mobilités », le PADD souhaite « *fluidifier la circulation en favorisant les liaisons inter-quartiers et en renouvelant la qualité de la trame des espaces publics au profit d’alternatives au tout-voiture et à la vitesse* » (cf. PADD, p.33).

De plus, le PADD prévoit que « *pour relier les parties hautes et les parties basses de la commune, le projet devra aussi prévoir des emplacements privilégiés et des aménagements relatifs au transport par câbles (œufs), obliques (funiculaire) ou verticaux (ascenseur urbain) : ces hypothèses de mobilités seront étudiées au cours de l’élaboration du plan de déplacement urbain piloté par la CAPA* » (cf. PADD, p.34).

En outre, ce nouveau réseau de transport doit s’appuyer sur des Pôles d’Échanges Multimodaux, tel que prévu dans le projet de téléporté.

Le rappel des objectifs du PADD permet de constater que le projet de téléporté soumis à l’enquête est compatible ces orientations générales.

- Le téléphérique concerne les OAP de Saint-Joseph et de Mezzavia :
 - les documents de présentation l'OAP de Saint-Joseph figurant dans le PLU font partiellement référence au téléphérique. Il convient donc d'harmoniser ces pièces afin que le projet de téléporté figure sur l'ensemble d'entre elles ;
 - le téléporté ne survole pas l'OAP de Mezzavia mais apparaît sur les cartographies. Il convient donc d'actualiser ces documents. Le tableau qui figure page 25 de la pièce 8 du dossier d'enquête, résume les ajustements à réaliser dans les AOP.

Cette synthèse permet de constater que le projet de liaison par câble ne contrevient pas aux AOP du secteur.

- Les amendements au règlement des zones traversées pour permettre la réalisation du nouveau tracé sont retracés dans le tableau de la page 31 de la pièce 8 du dossier d'enquête. Ces précisions ne modifient pas substantiellement le dispositif réglementaire.
- Les modifications de l'emprise des emplacements réservés sont retracées dans le tableau de la page 22 de la pièce n° 8.

L'accroissement de ces surfaces qui résulte de la prise en compte de l'emprise au sol définitive des 4 stations et de la modification du tracé induite par des contraintes de sécurité liées à l'hélistation, n'entraîne pas de conséquence particulière sur l'équilibre du PLU.

- Les dispositions du PLU prévoit déjà la consommation d'espaces boisés classés (EBC) ; le nouveau tracé du téléporté induit une diminution sensible de cet impact qui sera réduit de plus d'un tiers par rapport au fuseau initial. Ainsi, par rapport au PLU en vigueur, la surface des EBC sur le secteur sera augmentée de 3 352 m².

En conclusion, il apparaît que le nouveau tracé du projet « ANGELO » ne remet pas en cause les options fondamentales du PLU.

AVIS

Après avoir étudié l'ensemble des pièces du dossier mis à disposition du public et conduit l'enquête je considère que :

- la procédure de mise en compatibilité a été organisée et s'est déroulée dans le respect des textes qui la régissent ;
- les modifications du PLU proposées pour permettre la réalisation du projet définitif de téléporte ne bouleversent pas les principales dispositions du document d'urbanisme de la ville d'Ajaccio.

En conséquence, j'émet UN AVIS FAVORABLE à la mise en compatibilité du PLU d'Ajaccio pour permettre la réalisation de la liaison par câble Saint-Joseph / Mezzavia, dès lors que ce projet aura été déclaré d'utilité publique.

Fait le 15 août 2023

Le commissaire enquêteur

Gérard Perfettini

PROCES-VERBAL DE L'ENQUETE PARCELLAIRE ET AVIS

I. RAPPEL DU CONTEXTE, DU PROJET ET DES RAISONS DE L'ENQUETE

I.1 Le contexte

La commune d'Ajaccio, siège de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA) a connu, au cours des deux dernières décennies une mutation importante de son urbanisation avec l'émergence d'une nouvelle centralité sur le secteur du Stiletto, situé entre la ville-centre et la zone urbanisée de « Mezzavia-Pernicaggio ».

Cette évolution, conjuguée à un relief accidenté et à une forte culture du « tout voiture », a généré des difficultés très importantes de déplacement sur l'agglomération.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et les études techniques qui l'ont accompagné, ont démontré que les grandes difficultés de circulation, notamment au niveau de la rocade et de l'entrée Nord de la ville, conduisent à des stratégies de déplacements qui entraînent un important report de flux depuis l'entrée Est de la ville (Aspretto), en direction de Mezzavia.

Ce trafic routier très important sur le tronçon Saint-Joseph/Mezzavia génère un processus d'embouteillages récurrents tout au long du parcours et partant une dégradation de la qualité de l'air.

Cette situation est d'autant plus préoccupante que le secteur et particulièrement la zone du Stiletto qui accueille d'ores et déjà d'importants équipements publics connaît une urbanisation continue depuis des années.

Pour améliorer la situation la CAPA qui exerce les compétences liées à l'aménagement de l'espace et à la mobilité pour le compte de ses communes, a recherché une offre de transport nouvelle, adaptée aux besoins de la population et respectueuse de l'environnement.

Cette réflexion a débouché sur la définition du projet dénommé « ANGELO » qui est une liaison par câble entre Saint-Joseph, le Stiletto et Mezzavia.

I.2 La nature du projet

Véritable trait d'union entre la partie Nord d'Ajaccio en plein développement et l'entrée Est de la ville, le téléporté doit relier trois sites urbanisés : Saint-Joseph, Stiletto, Mezzavia.

Le projet prévoit la réalisation de 4 gares :

- trois stations desservant les zones urbaines précitées ;
- la quatrième, dénommée « château d'eau », permettant de desservir la partie haute de la friche militaire de Saint Joseph sur laquelle sera aménagé un parc urbain public.

Outre la création des quatre gares le projet nécessitera l'implantation de 19 pylônes, dont 6 très proches des stations, permettant le maintien de la ligne à hauteur suffisante (entre 5 et 30 m) pour assurer les survols réglementaires le long du tracé.

Il faut souligner que le tracé ne survole aucune habitation ; seuls l'avancée du supermarché et le bâtiment du stade après l'hôpital du Stiletto seront survolés.

Les zones traversées sont principalement recouvertes de maquis et de végétation de hauteur modérée.

L'accès aux ouvrages indispensable à la maintenance et à l'entretien du téléporté sera rendu possible par la création de voies nouvelles qui seront mutualisées, autant que possible, avec les cheminements existants.

I.3 Les raisons de l'enquête parcellaire

La CAPA, maître d'ouvrage du projet, ne disposant pas de la maîtrise totale des assiettes foncières nécessaires à la construction des infrastructures doit s'assurer des moyens d'en disposer dans le cas où aucun accord amiable ne pourrait intervenir avec les actuels propriétaires.

Pour ce faire, la CAPA doit recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique qui permet ainsi à une collectivité territoriale ou à un Etablissement Public de Coopération Intercommunale d'acquérir des biens immobiliers privés, afin de réaliser un projet d'aménagement dans un but d'utilité publique.

Il conviendra par ailleurs que des servitudes de survol et de passage soient reconnues au bénéfice du promoteur de l'opération pour permettre la réalisation, le fonctionnement et la maintenance du téléporté.

Ces motifs ont conduit à l'ouverture de l'enquête parcellaire visant à « *effectuer le transfert de propriété des parcelles d'emprise des pylônes, des stations et des pistes d'accès à ceux-ci; et établir, une servitude d'utilité publique de survol conférant au bénéficiaire, le droit d'occuper le volume aérien nécessaire à l'exploitation, l'entretien et la sécurité de l'ouvrage et une servitude de passage, lui permettant d'accéder à titre exceptionnel, aux propriétés privées survolées lorsqu'aucun autre moyen pour réaliser l'installation, l'entretien et l'exploitation ne peut être envisagé et d'établir les cheminements nécessaires aux opérations d'évacuation et d'entretien des infrastructures* » (article 1 de l'arrêté préfectoral du 10 mai 2023- cf. annexe 2).

Désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire, par décision de M. Thierry VANHULLEBUS, président du Tribunal Administratif de Bastia, n° E 23000012/20 en date du 06/04/2023, j'ai conduit la consultation publique qui s'est déroulée du 30 mai 2023 au 30 juin 2023.

Au terme de cette procédure, je retrace dans le présent document :

- le procès-verbal de l'enquête et ;
- formule mon avis sur la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation des travaux ainsi que sur l'établissement de la servitude d'utilité publique de survol et de la servitude de passage.

II. LES PRINCIPAUX ELEMENTS DE L'ENQUETE

II.1 La procédure suivie

- Le maître d'ouvrage de l'opération étant en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer l'emprise foncière du projet et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire s'est déroulée conjointement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en application de l'article R 131-14 du Code de l'expropriation.
- L'enquête, prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral n° du 2A-2023-05-10-00001 du 10 mai 2023 après désignation du commissaire enquêteur, s'est déroulée du 30 mai au 30 juin 2023, soit durant 32 jours consécutifs.
- Le public a été informé de cette enquête par publication, à deux reprises, dans deux journaux régionaux et par affichage de l'avis d'enquête à l'entrée des locaux de la mairie d'Ajaccio et de la mairie annexe de Mezzavia ainsi que sur les sites principaux du projet.
- Un dossier et un registre d'enquête ont été mis à la disposition du public : sur les sites d'enquête et par voie numérisée à l'adresse www.registre-dematerialise.fr/4665.

Le dossier comprenait :

- une notice explicative rappelant le cadre réglementaire du volet acquisition et du volet servitude ;
- un état parcellaire ;
- un plan parcellaire ;
- un document intitulé « dossier de mise en servitude » faisant état d'une définition des emprises de survol et des emprises au sol ;
- un avis des services de la direction régionale des finances publiques sur la valeur vénale des biens.

Ce dossier pouvait, par ailleurs, être consulté sur le site internet de la préfecture : www.corse-du-sud.gouv.fr

- Les propriétaires ont été avisés individuellement, préalablement à l'enquête, par courriers recommandés avec avis de réception (cf. tableau ci-après) :

Noms	N° RAR	Date dépôt	Date réception
Centre commercial la Rocade	2C 162 275 5999 3	17/05/2023	22/05/2023
FORCIOLI CONTI Nicolas	2C 162 275 5978 8	17/05/2023	22/05/2023
FORCIOLI CONTI Pierre	RK 52 854 613 0 FR	17/05/2023	pli avisé mais non réclamé
FORCIOLI CONTI Philippe	2C 162 275 5981 8	17/05/2023	19/05/2023
FORCIOLI CONTI François-Marie	2C 162 275 5977 1	17/05/2023	22/05/2023
FORCIOLI CONTI Justine	2C 162 275 5976 4	17/05/2023	22/05/2023
FORCIOLI CONTI Pauline	2C 162 275 5975 7	17/05/2023	23/05/2023
GOGA Mihaela	RK 52 854 612 6 FR	17/05/2023	pli avisé mais non réclamé
Les terrasses du Stiletto	2C 162 275 6001 2	17/05/2023	Retour NPAI Renvoi N°2C13058872666
Société Campo di Fiori	2C 162 275 6000 5	17/05/2023	23/05/2023
TYREL DE POIX Clémence	RK 52 854 592 5 FR	17/05/2023	pli avisé mais non réclamé
TYREL DE POIX Guillaume	2C 162 275 5989 4	17/05/2023	
TYREL DE POIX Charlotte	2C 162 275 5986 3	17/05/2023	19/05/2023
TYREL DE POIX Amaury	2C 162 275 5982 5	17/05/2023	Avis non réclamé Renvoi n°2C13058872659
DE NERVAUX DE MEZIERES DE LOYS Hélène	2C 162 275 5998 6	17/05/2023	22/05/2023
DE NERVAUX DE MEZIERES DE LOYS Olivier	2C 162 275 5997 9	17/05/2023	22/05/2023
DE NERVAUX DE MEZIERES DE LOYS Alban	2C 162 275 5996 2	17/05/2023	
DE NERVAUX DE MEZIERES DE LOYS Laure	2C 162 275 5994 8	17/05/2023	22/05/2023
FUSTIER Raphaëlle	2C 162 275 5993 1	17/05/2023	
SCI BARAN	2C 162 275 5992 4	17/05/2023	19/05/2023
SALASCA Rose	2C 162 275 5991 7	17/05/2023	24/05/2023
SALASCA François	2C 162 275 5990 0	17/05/2023	24/05/2023
SALASCA Pierre	2C 162 275 5988 7	17/05/2023	24/05/2023
SCI LOCASUD	2C 162 275 5983 2	17/05/2023	30/05/2023
CDC	2C 162 275 5974 0	17/05/2023	22/05/2023

II.2 Détermination des parcelles susceptibles d'être expropriées

L'état parcellaire, figurant dans le dossier d'enquête, identifie 15 parcelles cadastrées sur lesquelles seront implantés les gares et/ou les pylônes et /ou de nouvelles pistes d'accès et deux terrains non cadastrés sur lesquels les emprises seront très réduites (moins de 200 m² au total).

Les 15 parcelles cadastrées portent les numéros suivants : AS 165, AS 174, A 1015, A 1478, A 1165, A 55, A 1483, A 72, A 986, A 75, AL 176, A 78, A 252, AI13, A 1208 déjà propriété de la CAPA.

Pour chacun de ces terrains le document mentionne :

- la localisation par référence au lieu-dit ;
- le numéro cadastral ;
- la surface totale en mètres carrés ;
- l'identité des propriétaires avec la mention des lieux et dates de naissance pour les personnes physiques (à l'exception de la propriétaire de l'une des parcelles) ;
- les surfaces à acquérir ;
- les surfaces restantes.

A l'exception de la friche militaire de Saint-Joseph dont la CAPA souhaite l'acquisition totale, les demandes de cessibilité sont partielles et limitées aux seules superficies nécessaires à l'implantation des installations gares ou pylônes ou à la création d'une nouvelle piste.

Notons pour ce qui concerne l'implantation des pylônes que les emprises demandées ont été définies en tenant compte des travaux de décaissement et terrassement pendant la phase de chantier ainsi que de la nécessité de disposer, à proximité immédiate des pylônes, d'une zone disponible et entretenue pour assurer les interventions de secours et maintenance pendant l'exploitation. Leur superficie de l'ordre de 100 m² est donc justifiée.

Le Plan général des travaux, joint au dossier, sur lequel figure le plan parcellaire permet de vérifier :

- **que les emprises foncières déterminées sont cohérentes et incluses dans le plan général des travaux et ;**
- **qu'elles sont proportionnées à la réalisation des installations indispensables du projet.**

II.3 Détermination des parcelles frappées de servitudes de survol et de passage

Le projet de télécabine implique la mise en place de servitudes d'utilité publique afin d'assurer la sécurité de fonctionnement de l'infrastructure.

L'article L 1251-3 du code des transports pose le principe de l'établissement de telles servitudes dès lors qu'une infrastructure de transport par câble en milieu urbain a bénéficié d'une déclaration d'utilité publique.

La portée de ce droit est précisée par l'article L 1251-4 du code des transports qui indique :
« *La servitude de libre survol confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume aérien nécessaire à l'exploitation, l'entretien et la sécurité de l'ouvrage.*

La servitude de passage confère à son bénéficiaire le droit :

- *d'accéder, à titre exceptionnel, aux propriétés privées survolées lorsque aucun autre moyen pour réaliser l'installation, l'entretien et l'exploitation ne peut être envisagé ;*
- *d'établir les cheminements nécessaires aux opérations d'évacuation et d'entretien des infrastructures.*

Les servitudes obligent les propriétaires et les titulaires de droits réels concernés à s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage ».

L'état parcellaire figurant au dossier fait état de :

- l'assiette du survol qui comprend l'ensemble du linéaire, soit 2900 m, sur une largeur de 15 m et ;
- des terrains concernés par l'utilisation des pistes existantes.

Les parcelles cadastrées grevées de servitudes de survol ou de passage sont les suivantes : AS 165, AS 150, AS 167, AS 174, A 988, A 1095, A 1096, A 1097, A 990, A 1016, A 1015, A 782, A 1478, A 1165, A 55, A 1166, A 1208, A 1482, A 1483, A 72, A 73, A 986, A 75, AL 176, A 78, A 252, AI 13 et A 1208.

Le plan parcellaire du dossier sur lequel figure le tracé du téléporté et les voies d'accès aux ouvrages permet de constater la correspondance entre les parcelles identifiées et la localisation des servitudes.

II. 4 Les observations recueillies, réponses du maître d'ouvrage

6 contributions ayant trait à l'enquête parcellaire ont été déposées par, ou pour le compte, des propriétaires concernés.

➤ Observation de Monsieur Pierre SALASCA, copropriétaire de la parcelle AL 176 :

L'intéressé a formulé sur le registre déposé au siège de l'enquête l'observation suivante :
« *Nous nous opposons au projet car la télécabine passe sur notre propriété et le plan du cadastre n'a pas été mis à jour par la CAPA ».*

Lors de la permanence tenue le 30 juin en mairie annexe de Mezzavia, M. SALASCA a réaffirmé son opposition à l'expropriation et à l'établissement de toutes servitudes. Il a contesté les limites de la parcelle AL 174 telles qu'elles figurent dans le dossier d'enquête considérant que sa propriété est limitrophe des parcelles A 75 et A 78 et que par conséquent les surfaces en cause ne sont pas exactes.

Réponse de la CAPA

Le dossier de D.U.P. a été réalisé sur la base des informations figurant au cadastre. Sur les documents disponibles, la parcelle AL 176 ne jouxte pas tout à fait les parcelles A75 et A78. Quoiqu'il en soit, on ne peut que prendre acte de l'opposition du propriétaire de la parcelle AL176. On rappellera que les emprises concernées, quelle que soit la situation exacte de la parcelle AL176, concernent la mise en œuvre d'une piste d'accès aux équipements du téléporté ainsi que la servitude de survol du terrain. Ce type de servitude est encadrée par l'article L.1251-4 du Code des transports :

« La servitude de libre survol confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume aérien nécessaire à l'exploitation, l'entretien et la sécurité de l'ouvrage.

La servitude de passage confère à son bénéficiaire le droit :

- d'accéder, à titre exceptionnel, aux propriétés privées survolées lorsque aucun autre moyen pour réaliser l'installation, l'entretien et l'exploitation ne peut être envisagé ;*
- d'établir les cheminements nécessaires aux opérations d'évacuation et d'entretien des infrastructures.*

Les servitudes obligent les propriétaires et les titulaires de droits réels concernés à s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage. »

La situation de cette parcelle AL176 eu égard au projet de téléporté ne nécessite pas la mise en œuvre d'une acquisition foncière. Le projet recherchera une optimisation de la piste d'accès afin de réduire l'impact foncier sur la parcelle AL 176.

➤ Observation N° 216 (registre dématérialisé n°6665) émanant de Madame Delphine ROCCA gérante de la SCI « Les Terrasses du Stiletto » :

« Les parcelles n° A 75 et A 1482 indiquées dans le dossier d'enquête publique sont actuellement utilisées comme site de compensation écologique dans le cadre du programme immobilier " Les Terrasses du Stiletto " dont je suis la gérante.

Cette affectation résulte d'un arrêté préfectoral n° 2A-2021-01-27-003 en date du 27 janvier 2021.

Cette affectation des parcelles a été formalisée par la mise en place d'une obligation réelle environnementale en date du 16 novembre 2021.

Le site est actuellement géré par le Conservatoire d'Espaces Naturels de Corse.

Il appartient aux services de l'Etat de s'assurer que le projet faisant l'objet de l'enquête publique est compatible avec les obligations de compensation prévue par arrêté préfectoral précité.

De la même manière, il appartient au maître d'ouvrage de se rapprocher du Conservatoire d'Espaces Naturels de Corse, gestionnaire du site sous la supervision de la DREAL, afin de s'assurer que les interventions sur le site liées à la réalisation du projet de téléphérique sont compatibles avec les objectifs de compensation. »

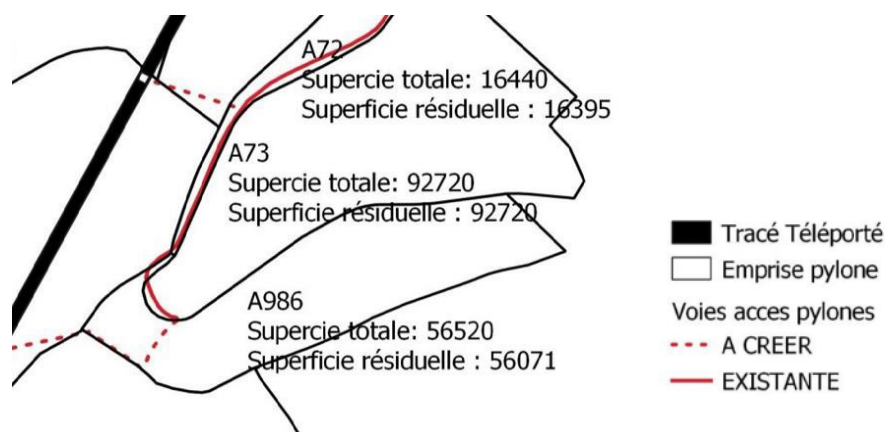
Réponse de la CAPA

Conformément à la demande formulée par la DREAL lors du premier comité de suivi du site, le 3 mars 2023, la CAPA se rapprochera du Conservatoire d'Espaces Naturels de Corse, gestionnaire du site sous la supervision de la DREAL. Des mesures d'évitement et de réduction ont été proposées par la CAPA. Il s'agira de s'assurer de la bonne mise en œuvre de celles-ci dans le cadre des travaux. Par ailleurs, concernant la compatibilité du projet avec cette zone de compensation on observera, d'une part, la reconnaissance du projet de téléporté dès la mise en œuvre du PLU de 2019, d'autre part, le double passage en conseil des sites (2019 puis 2022), et enfin l'avis de l'autorité environnementale sans que cette problématique ait fait l'objet d'une réserve quelconque.

➤ Observation n°492 (registre dématérialisé N° 6665) formulée par Maître Fanny EHRENFELD, avocate, pour le compte du Domaine PERALDI :

« Nous représentons les intérêts des propriétaires et exploitants du Domaine PERALDI impacté par le projet de télécabine à Ajaccio (M. Amaury TYREL DE POIX, Mme Charlotte TYREL DE POIX, Mme Clémence TYREL DE POIX, M. Guillaume TYREL DE POIX et Mme Mihaela GOGA).

Il ressort de l'état parcellaire que l'emprise du projet amputerait le Domaine d'une surface de 494 m² (parcelles A72 et A 986) pour la création de nouvelles pistes nécessaires à l'entretien des pylônes. En outre, le projet prévoit la création de servitudes de passage sur les pistes existantes pour une surface de 1680 m² (parcelles A72 et A 73) :



Extrait du plan parcellaire joint à l'enquête

Le Domaine PERALDI considère que l'expropriation d'une surface de 494 m² (parcelles A72 et A 986) n'est pas nécessaire à la réalisation du projet et que l'institution de servitudes aboutirait au même résultat.

En effet, l'article L.1251-4 du Code des transports prévoit : « La servitude de libre survol confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume aérien nécessaire à l'exploitation, l'entretien et la sécurité de l'ouvrage.

La servitude de passage confère à son bénéficiaire le droit :

- d'accéder, à titre exceptionnel, aux propriétés privées survolées lorsque aucun autre moyen pour réaliser l'installation, l'entretien et l'exploitation ne peut être envisagé ;*
- d'établir les cheminements nécessaires aux opérations d'évacuation et d'entretien des infrastructures.*

Les servitudes obligent les propriétaires et les titulaires de droits réels concernés à s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage. »

Or, l'expropriation partielle des parcelles A72 et A986 a pour objet de créer des pistes d'accès aux pylônes pour assurer leur entretien.

Ainsi, l'établissement de servitudes est possible sur les parcelles A72 et A986 et impacterait dans une moindre mesure le droit de propriété de nos clients.

Suite à un échange entre la Communauté d'agglomération du Pays ajaccien et nos clients, la CAPA a indiqué qu'elle accepterait l'établissement d'une servitude de passage sur les parcelles A72 et A986 et qu'elle renoncerait à l'expropriation partielle.

En outre, la réalisation d'une nouvelle piste sur les parcelles A72 et A986 augmentera les risques d'intrusion dans le Domaine. Une clôture est actuellement existante. Dans ces conditions, la CAPA devra nécessairement rétablir la clôture existante et implanter une nouvelle clôture aux abords de la nouvelle piste. Cette situation résulte en effet directement de la réalisation du projet de télécabine.

La CAPA accepterait de prendre en charge la réalisation de cette clôture.

Enfin, le Domaine PERALDI s'inquiète de l'impact des travaux à venir sur son activité. Il s'interroge notamment sur la durée des travaux, les conditions d'accès au Domaine le temps de la construction de la gare à proximité du Palatinu et sur les modalités d'utilisation des servitudes établies sur les parcelles A72, A73 et A986. Le dossier d'enquête publique et parcellaire n'apporte aucun élément à ce sujet.

D'une manière générale, et sous ces réserves, les propriétaires et exploitants du Domaine PERALDI ne s'opposent pas au projet. Cette infrastructure pourrait en effet bénéficier à l'activité d'oenotourisme développée par le Domaine, mais ils souhaitent que l'activité et le fonctionnement du Domaine ne soient pas impactés par l'aménagement et les travaux du projet de télécabine.

Au vu de ces éléments, les propriétaires et exploitants du Domaine PERALDI demandent au commissaire enquêteur d'émettre les réserves suivantes : - Etablir une servitude de passage sur les parcelles A72 et A986 (surface de 494 m²) en lieu et place d'une expropriation qui n'est pas nécessaire pour les besoins de l'opération ; - Installer une clôture aux abords de la nouvelle piste créée sur les parcelles A72 et A986 et rétablir la clôture existante pour limiter les risques d'intrusion ».

Réponse de la CAPA

Les deux réserves ci-dessus ont fait d'ores et déjà l'objet d'un échange entre la CAPA et les propriétaires, échange dans lequel ces deux réserves ont été acceptées par le maître d'ouvrage du téléporté.

- Observation n°497 (registre dématérialisé n°6665) proposée par Maître Jean-François Benoit, avocat, pour le compte de Madame Hélène Fustier, Monsieur Olivier de Nervaux, Madame Laure de Nervaux Gavoty, Madame Raphaëlle Fustier et Monsieur Alban de Nervaux, propriétaires des parcelles A 1483 et A 1504

« Nous souhaitons rectifier les erreurs du dossier sur le volet parcellaire, qui indique que mes clients sont propriétaires des parcelles A1478 et A 1483.

1) parcelle A 1478

La surface de cette parcelle n'est pas de 11 791 m² mais de 117 911 m². Je vous informe qu'une ordonnance d'expropriation du 9 janvier 2023 a exproprié au profit de la Collectivité de Corse une partie de cette parcelle.

Plus précisément, l'ordonnance d'expropriation porte sur la parcelle A 1503 d'une superficie de 64 087 m².

Le pylône 16 est prévu sur cette parcelle qui n'appartient plus à mes clients. Les parcelles A 1502 au Nord (6034 m²) et A 1504 au Sud (51 090 m²) n'ont pas été expropriées. La parcelle A 1504 est concernée par la servitude de survol entre les pylônes 15 et 16.

2) parcelle A 1483

Cette parcelle est bien concernée par deux pylônes, la création d'une piste et la servitude de survol. »

Réponse de la CAPA

Concernant la parcelle A 1478 une double information a été faite dans le cadre de la DUP : d'une part au propriétaire figurant encore sur les matrices cadastrales, et, d'autre part, à « l'expropriant » à savoir la collectivité de Corse »

- Observation n° 498 (registre dématérialisé n° 6665) émanant de la direction des routes de la Collectivité de Corse

« L'enquête publique prescrite par arrêté préfectoral du 10 mai 2023, concernant le projet de création d'une télécabine à Aiacciu (préalable à la déclaration d'utilité publique, mise en compatibilité du PLU de la commune d'Aiacciu et parcellaire) se déroule actuellement du 30 mai au 30 juin 2023 inclus.

Je tiens à vous informer que depuis plusieurs années, la Collectivité de Corse porte le projet d'aménagement de la Pénétrante Est d'Aiacciu, visant notamment à créer un nouvel accès pour la ville, par la création d'une voie nouvelle depuis le carrefour de Caldaniccia (commune de Sarrula à Carcupinu) jusqu'au carrefour du Stiletto (commune d'Aiacciu).

L'enquête publique unique prescrite par arrêté préfectoral n° 2A-2019-10-10-004 du 10 octobre 2019 s'est déroulée du 18 novembre au 17 décembre 2019.

L'utilité publique du projet a été déclarée par arrêté préfectoral n° 2A-2020-12-08-009 du 8 décembre 2020.

La cessibilité des parcelles nécessaires à la réalisation de ce projet a été prononcée par arrêté préfectoral n° 2A-2022-06-30-0002 du 30 juin 2022.

L'ordonnance d'expropriation n° 23/02 rendue le 9 janvier 2023 par le juge de l'expropriation de la Corse du Sud porte transfert -au profit de la Collectivité de Corse- des parcelles concernées.

La parcelle sise à Aiacciu lieu-dit Stiletto, cadastrée Section An° 1478 d'une contenance de 117 911 m2, figurant au dossier d'enquête est impactée par le projet de la Collectivité de Corse pour une emprise de 64087 m2.

Bien que certains dossiers aient pu être réglés à l'amiable, le juge de l'expropriation devrait être saisi pour fixation judiciaire des indemnités en septembre prochain, en vue de prendre une ordonnance de visite des lieux et d'audience, à l'issue desquelles les jugements seront rendus. Ces jugements devront ensuite être obligatoirement signifiés aux propriétaires par exploit d'huissier.

Il convient également d'intégrer le délai de 2 mois de recours contre le jugement. Une fois le délai de recours purgé, la Collectivité de Corse pourra alors indemniser ou consigner les indemnités.

Enfin, un mois après le paiement (ou la consignation), la Collectivité de Corse pourra alors prendre possession des terrains.

En l'état actuel de la procédure, il n'est donc pas possible pour la Collectivité de Corse de formaliser une éventuelle cession des emprises.

Dès lors que la situation foncière sera maîtrisée, l'utilisation des emprises de la Pénétrante pour implanter le pylône n°16 (lequel doit l'être sur la parcelle cadastrée An° 1478) relèvera d'une demande de permission de voirie (au titre du Code de la voirie routière). A ce titre, cette demande devra intégrer les pistes et accès définitifs ainsi que les enjeux liés aux contraintes d'exploitation du téléporté.

Pour ce faire, la Collectivité de Corse doit être en possession de l'implantation précise du pylône n° 16 ainsi que de l'ensemble des documents techniques et parcellaires permettant de s'assurer de la compatibilité du projet de téléporté avec celui de la Pénétrante.

Réponse de la CAPA

Les études techniques étant à ce jour abouties, l'emplacement du pylône n°16 est connu de façon très précise. Son positionnement a été ajusté afin de tenir compte des éléments graphiques fournis par la collectivité de Corse et concernant la future pénétrante.

➤ Observation n°5640 (registre dématérialisé n°6664) formulée par Maître Jean-François Benoit, avocat, pour le compte de Madame Hélène Fustier, Monsieur Olivier de Nervaux, Madame Laure de Nervaux Gavoty, Madame Raphaëlle Fustier et Monsieur Alban de Nervaux, propriétaires des parcelles A 1483 et A 1504 concernées par le projet de téléphérique dans le secteur du Stiletto

La contribution déposée par le conseil de la famille Fustier De Nervaux concerne d'une part, la déclaration d'utilité publique et d'autre part, la procédure d'expropriation.

Les objections relatives à la déclaration préalable d'utilité publique sont examinées dans le cadre des conclusions concernant la DUP.

Dans le cadre de l'enquête parcellaire les copropriétaires se déclarent opposés « à l'implantation projetée des deux pylônes P11 et P12 sur la parcelle A 1483 et au survol de nos parcelles A 1483 et A 1504 ».

Cette position est motivée ainsi qu'il suit : « Le PLU en vigueur classe le terrain concerné en zone constructible sur plus de 3,2 hectares. L'implantation projetée scinde ce terrain constructible en deux et le rendrait inutilisable pour un quelconque projet d'habitation ou d'activité :

- par l'emprise au sol des pylônes (100 m²)
- par la superficie acquise pour les pistes créées (667 m²)
- par la servitude de libre survol (3 584 m²)
- par la pollution sonore résultant du passage en continu des cabines.
- par les distances de sécurité, qu'il faudra respecter de part et d'autre de l'emprise de libre survol.

Cette implantation rend de fait ce terrain inconstructible en contradiction avec le projet d'urbanisme de la collectivité et générerait un grave préjudice. La notice explicative admet cette incompatibilité en justifiant que « le tracé ne survole aucune habitation » (p. 20). Le téléphérique implique de sanctuariser les parcelles concernées bien au-delà de la servitude de survol. Ce choix est contraire au plan local d'urbanisme et aux besoins en logements de l'agglomération ».

Réponse de la CAPA

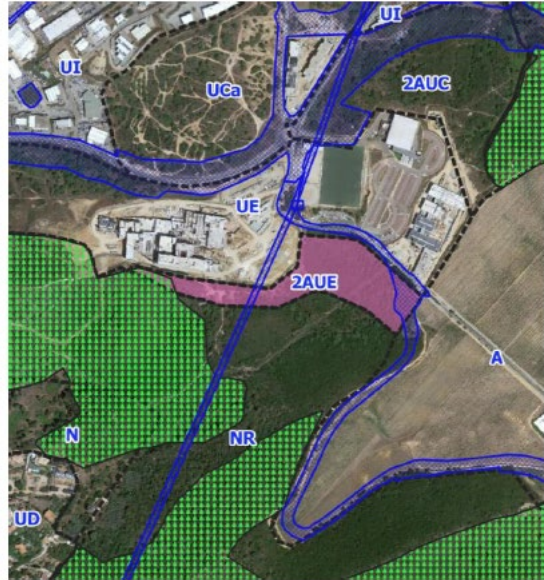
On rappellera que ce projet de téléporté figurait déjà dans le PLU de 2019 de la ville d'Ajaccio, qu'un emplacement réservé y était clairement positionné et qu'aucune objection n'a été formulée sur ce dossier y compris par le propriétaire concerné qui insiste sur le caractère constructible de la parcelle impactée par le projet. On pourra par ailleurs observer qu'il est faux de dire que le projet hypothèque tout projet de construction sur les zones survolées même s'il impose sa prise en compte dans les projets de construction à venir. Le dernier segment de ce téléporté le démontre du reste clairement (survol de la partie urbanisée de Mezzavia).

En complément des éléments précédents on trouvera ci-dessous des compléments permettant de préciser les contours et le règlement du PLU applicable à la parcelle constructible des consorts De Nervaux en l'état actuel du PLU.

A la lecture de ces éléments on se rendra compte que la zone constructible est située dans un secteur d'extension urbaine à long terme et d'autre part que sa constructibilité reste limitée à un type d'équipement très précis venant compléter le pôle hospitalier. S'agissant d'une zone 2AU elle reste dépendante de la réalisation d'un projet d'ensemble intégrant l'ensemble des réseaux et accès au futur secteur. De ce fait l'intégration d'un projet public préexistant semble indispensable à mettre en œuvre et d'autant plus aisée qu'il se situe dans une zone vierge de tout aménagement, à sa création.

Définition du secteur (Direction de l'Urbanisme).

La zone 2AUE vient en appui, à long terme, du pôle d'équipements nouvellement constitué par l'Hôpital, le Stade de Stiletto, le Palatinu et le collège ; cette zone 2AUE ne peut recevoir que des équipements liés à l'Hôpital conformément au PLU d'Ajaccio. Elle se trouve également au contact de la zone agricole exploitée par le domaine viticole de PERALDI.



Par ailleurs, le maître d'ouvrage informe que des échanges se sont tenus avec le propriétaire et que suite à ces échanges, un courrier d'intention de vente de cette parcelle a été adressé à la CAPA par le propriétaire. Une estimation des services des domaines a été aussitôt diligentée pour faire aboutir cette négociation amiable avec le propriétaire.

III. CONCLUSION DU PROCES-VERBAL ET AVIS

1°) A l'examen de la procédure suivie et des pièces du dossier je constate que :

- les formalités de publicité, affichage et publications dans la presse régionale, ont été réalisées conformément aux textes en vigueur ;
- le dossier, comprenant notamment un état parcellaire et un plan parcellaire, est réglementaire et qu'il a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les locaux des sites d'enquête ;
- les propriétaires ont été avisés individuellement par courrier recommandé avec avis de réception envoyé le 17 mai 2023 soit préalablement à l'ouverture de l'enquête ;
- la tenue de permanences et la mise à disposition de registres dédiés sur les sites d'enquête et par voie dématérialisée ont permis aux propriétaires concernés de faire connaître leurs positions ;

- les emprises foncières déterminées sont cohérentes et incluses dans le plan général des travaux du projet.

2°) Après analyse des observations exprimées par certains propriétaires et des réponses du maître d'ouvrage, je note que :

- les informations communiquées par le maître d'ouvrage répondent utilement aux préoccupations formulées par les observations n° 216, 497 et 498 ;
- la réponse de la CAPA satisfait aux demandes exprimées par l'observation n°492 et qu'elle conduit à établir une servitude de passage sur les parcelles A 72 et A 986 (surface de 494 m²) en lieu et place d'une expropriation ;
- la CAPA répond partiellement à la requête de M. Salasca dans la mesure où le maître d'ouvrage ne sollicite plus la cession de 55 m² puisqu'il indique *que « La situation de cette parcelle AL 176 eu égard au projet de téléporté ne nécessite pas la mise en œuvre d'une acquisition foncière »* ;
- la CAPA est disposé à acquérir par voie amiable la totalité de la parcelle 1483 partiellement classée en zone UA2 indicé.

3°) Au terme du procès-verbal je considère que :

- les surfaces à acquérir sont nécessaires et proportionnées à la réalisation et à l'exploitation des infrastructures projetées (gares et pylônes) et des voies de desserte ;
- la surface des servitudes demandées correspond au tracé du téléporté et aux nécessités d'exploitation de l'ouvrage ;
- les emprises foncières nécessaires au projet doivent devenir propriété du maître d'ouvrage par voie amiable ou par expropriation ou faire l'objet de transferts de gestion en sa faveur s'il s'agit de parcelles du domaine public si le projet est déclaré d'utilité publique.

AVIS

Après avoir examiné les pièces du dossier ;

Après avoir enregistré la position de la CAPA concernant les parcelles A 72 et A 986 (surface de 494 m²) et sa renonciation à la cession de 55 m² de la parcelle AL 176,

j'émet UN AVIS FAVORABLE

- **à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation des travaux du téléporté ;**
- **à l'établissement des servitudes d'utilité publique de survol et des servitudes de passage telles que sollicitées par le maître d'ouvrage.**

Fait le 15 août 2023

Le commissaire enquêteur

Gérard Perfettini