



AJACCIO
CITÀ D'AIACCIU

1

RAPPORT PRESENTE DEVANT LE CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AJACCIO

Séance du jeudi 7 novembre 2024

DGST - Direction Habitat et renouvellement urbain

Objet :

Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) de préfiguration "Entrée de ville "

Rapporteur : Monsieur Stéphane Sbraggia, Le Maire

Résumé :

La Ville d'Ajaccio, la CAPA, la Collectivité de Corse, la Chambre de Commerce et d'Industrie et l'État s'engagent dans une démarche collaborative et de gouvernance partagée pour élaborer le projet d'aménagement de l'entrée de ville d'Ajaccio.

S'étendant du giratoire de la gare Abbatucci au giratoire d'Aspretto, ce projet impacte significativement l'agglomération en abordant des aspects essentiels tels que la mobilité, la rénovation urbaine, la transition écologique, le développement économique...

Pour acter leur volonté d'élaborer un programme d'aménagement optimal et partagé par tous, les parties prenantes ont signé début 2024 une déclaration d'intention, laquelle se prolonge par la signature du présent Projet d'Aménagement Partenarial (PPA) de préfiguration.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la Communauté d'Agglomération, et la signature de ce PPA de préfiguration ouvrira la possibilité de bénéficier de co-financements de la part de l'Etat (FNADT, programme 135...).

IL EST DEMANDÉ AU CONSEIL MUNICIPAL :

- **D'approuver** le Projet Partenarial d'Aménagement de préfiguration « Entrée de ville » ;
- **D'autoriser** Monsieur le Maire à signer le PPA de préfiguration ;
- **D'autoriser** Monsieur le Maire à prendre toutes les décisions et à signer tous actes utiles à la mise en œuvre de ce projet ;

Exposé :

Constat-Enjeux

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

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

Cependant, cette expansion a entraîné des conséquences négatives sur la qualité de vie en centre-ville, exacerbant les inégalités sociales et économiques. La ville a également été confrontée

à des problèmes de mobilité, en raison de la prédominance de la voiture et du manque de transports en commun, malgré de courtes distances.

L'entrée de ville d'Ajaccio présente des caractéristiques inappropriées pour une mobilité apaisée. Les embouteillages, la complexité du réseau routier et ferroviaire constituent des problèmes majeurs.

La zone en entrée de ville est également marquée par des coupures urbaines, avec des espaces publics sous-utilisés ou inaccessibles, ainsi que par la présence d'infrastructures ferroviaires désaffectées.

En résumé, l'entrée de ville d'Ajaccio est actuellement un espace largement dédié à la voiture et au transport ferroviaire, négligeant les modes de déplacement doux. Les infrastructures portuaires et logistiques ont envahi l'espace côtier, entraînant une rupture entre la ville et la mer, et limitant la qualité de vie en centre-ville.

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

Périmètre du projet

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

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



Causes de la situation :

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

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

La situation actuelle découle de divers facteurs qui se sont accumulés au fil du temps. Il est important de souligner que ces défis résultent d'une responsabilité collective.

Objectifs du Projet d'Aménagement :

- Donner une identité et une centralité à l'entrée de ville.
- Restructurer la zone pour lui donner une ambiance urbaine.
- Créer un parc urbain balnéaire pour la promenade, le bien-être et les animations.
- Relier la ville à la mer pour rétablir l'unité.
- Favoriser le développement durable, la mobilité douce et la transition écologique.
- Améliorer la circulation routière et les transports en commun.

- Créer un pôle d'échange multimodal.
- Requalifier le secteur de la gare.
- Promouvoir les modes de déplacements doux en reconsidérant la place de la voiture.

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

Signataires du contrat

Les compétences des parties prenantes sont complémentaires :

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

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

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

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

Le contrat

Afin de concrétiser ces initiatives, le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) est présenté comme un outil souple, exhaustif et collaboratif, permettant une planification urbaine harmonieuse et intégrée.

Le PPA offre des engagements réciproques et des financements spécifiques (Programme135), avec la possibilité de deux types de contrats selon le stade de maturité du projet :

- PPA de préfiguration visant à mettre en place les conditions de réalisation du projet,
- PPA opérationnel pour la mise en œuvre effective des opérations d'aménagement.

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

Au stade d'un PPA de préfiguration, les montants correspondant aux actions sont donnés à titre indicatif. Une première phase d'études est estimée à 600 000 € HT, pour un total cumulé des actions estimé à 1 700 000 € HT. Ces études seront cofinancées par l'ensemble des partenaires.

Le conseil Municipal sera à nouveau sollicité au moment de la signature du PPA opérationnel, lequel contiendra les montants définitifs des projets et les quotités qui engageront les différents signataires.

IL EST DEMANDE AU CONSEIL MUNICIPAL :

- D'approuver le Projet Partenarial d'Aménagement de préfiguration « Entrée de ville »
- D'autoriser Monsieur le Maire à signer le PPA de préfiguration
- D'autoriser Monsieur le Maire à prendre toutes les décisions et à signer tous actes utiles à la mise en œuvre de ce projet

LES MEMBRES DU CONSEIL MUNICIPAL VOUDRONT BIEN EN DELIBERER

Fait à Ajaccio, le 14 octobre 2024

Directeur Général des Services
Charles Dominici

Le Maire
Stéphane Sbraggia

TRANSMIS AU CONSEIL MUNICIPAL POUR EN DELIBERER

**LE MAIRE
Stéphane SBRAGGIA**

A handwritten signature in blue ink, consisting of a vertical line that curves to the right at the top, followed by a horizontal line that extends to the right and then curves back to the left, ending in a small loop.

PROJET DE DELIBERATION

LE CONSEIL MUNICIPAL Où l'exposé de Monsieur Stéphane SBRAGGIA, Le Maire Et après en avoir délibéré

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L.2121-29,
Vu l'avis de la commission municipale en date du 07 novembre 2024

Vu la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Loi ELAN),

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L.312-1 et L.312-2,

Vu la déclaration d'intention partagée entre l'Etat, la Ville et la CAPA en vue de la signature d'un Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE) signée le 4 mars 2021,

Vu la déclaration d'intention partagée signée le 11 janvier 2024,

Considérant que l'engagement de la Ville dans le cadre du contrat de Projet Partenarial d'Aménagement de préfiguration « entrée de Ville » contribuera à maintenir et accroître la dynamique partenariale de nature à favoriser la réalisation d'un projet d'intérêt général pour l'entrée de ville,

Considérant que les objectifs du projet d'aménagement visent à créer un espace attractif et durable tout en améliorant la mobilité et les relations entre la ville et la mer,

Considérant que la signature d'un contrat de Projet Partenarial d'Aménagement de préfiguration permettra, après la réalisation des différentes études préalables, d'enclencher, à travers un Projet Partenarial d'Aménagement, opérationnel, la réalisation d'actions sur la base d'objectifs réalistes et soutenables financièrement pour la Ville.

APPROUVE

Le Projet Partenarial d'Aménagement de préfiguration « Entrée de ville »

AUTORISE

Monsieur le Maire à signer le PPA de préfiguration « entrée de Ville »

AUTORISE

Monsieur le Maire à prendre toutes les décisions et à signer tous actes utiles à la mise en œuvre de ce projet.

Conformément à l'article R 421-1 du code de justice administrative, il est rappelé que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Bastia dans un délai de 2 mois à compter de sa mesure de publicité.

Le tribunal administratif de Bastia peut être saisi via l'application "Télérecours citoyens", accessible depuis l'adresse ci-après : www.telerecours.fr

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la commune et d'un affichage en Mairie.

FAIT ET DELIBERE A AJACCIO, les jour, mois et an que dessus.

(Suivent les signatures)

POUR EXTRAIT CONFORME

Secrétaire de séance

LE MAIRE

Stéphane SBRAGGIA



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

Commune d'Ajaccio

SOMMAIRE

Table des matières

PREAMBULE	3
A. L'OBJET ET LES PARTIES AU CONTRAT	4
A.1. Objectifs poursuivis par le contrat	4
A.2. Dénomination et localisation du projet	5
A.3. Signataires du contrat	7
B. LE PROJET	8
B.1. Périmètre du projet	8
B.2. Ambition générale et principaux objectifs	9
B.3. Insertion du projet dans le contexte réglementaire	12
B.4. Insertion du projet dans son environnement	17
B.5. Modalités opérationnelles et financières : la feuille de route	20
B.6. Gouvernance, pilotage et principes de conduite du projet de PPA	24
C. LA MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT	25
C.1. Les engagements des parties	25
C.2. Concertation et communication autour du projet	25
C.3. Durée et actualisation du contrat	26
D. LISTE DES ANNEXES	26
E. SIGNATURES	27

Préambule

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

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

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

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

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

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

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



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

A. L'objet et les parties au contrat

A.1. Objectifs poursuivis par le contrat

Constat – enjeux

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

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

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

L'entrée de ville d'Ajaccio présente des caractéristiques inappropriées pour une mobilité apaisée. Les embouteillages, la complexité du réseau routier et ferroviaire constituent des problèmes majeurs.

La zone en entrée de ville est également marquée par des coupures urbaines, avec des espaces publics sous-utilisés ou inaccessibles, ainsi que par la présence d'infrastructures ferroviaires désaffectées.

En résumé, l'entrée de ville d'Ajaccio est actuellement un espace largement dédié à la voiture et au transport ferroviaire, négligeant les modes de déplacement doux. Les infrastructures portuaires et logistiques ont envahi l'espace côtier, entraînant une rupture entre la ville et la mer, et limitant la qualité de vie en centre-ville.

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

Causes de la situation :

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

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

La situation actuelle découle de divers facteurs qui se sont accumulés au fil du temps. Il est important de souligner que ces défis résultent d'une responsabilité collective, plutôt que de blâmer individuellement les acteurs impliqués. Les processus décisionnels, parfois incomplets, laissent transparaître une gouvernance qui a pu connaître des lacunes, des choix de transport parfois moins judicieux, une sous-évaluation de la friche ferroviaire, une absence de vision d'ensemble et d'études objectives, ainsi qu'une certaine réserve en ce qui concerne l'adoption d'une approche ambitieuse en faveur de la mobilité douce et des espaces publics.

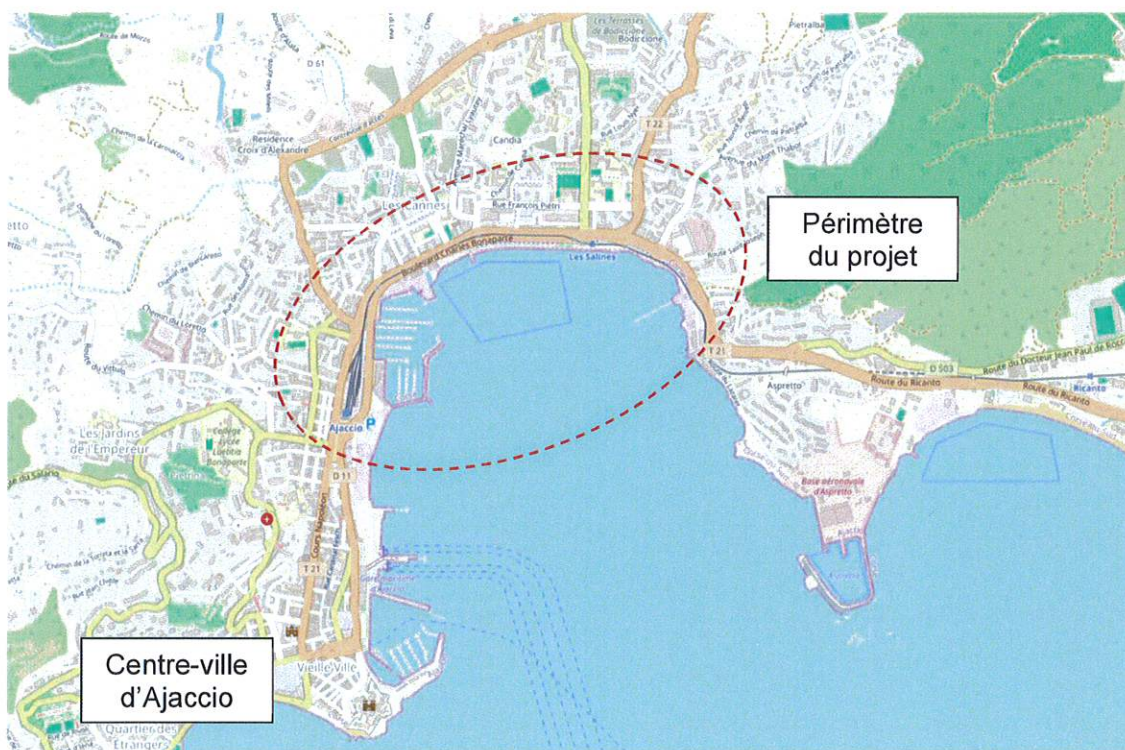
Ces constats ne visent en aucun cas à stigmatiser, mais plutôt à reconnaître que nous faisons tous partie d'un héritage commun, et que les défis actuels reflètent une histoire complexe. En adoptant une perspective collective, nous pouvons mieux comprendre les racines de ces problèmes et œuvrer ensemble à des solutions durables.

Objectifs du Projet d'Aménagement :

- Donner une identité et une centralité à l'entrée de ville.
- Restructurer la zone pour lui donner une ambiance urbaine.
- Créer un parc urbain balnéaire pour la promenade, le bien-être et les animations.
- Relier la ville à la mer pour rétablir l'unité.
- Favoriser le développement durable, la mobilité douce et la transition écologique.
- Considérer l'ensemble des aménagements projetés sous le prisme de la résilience face au changement climatique.
- Améliorer la circulation routière et les transports en commun.
- Créer un pôle d'échange multimodal.
- Requalifier secteur de la gare.
- Promouvoir les modes de déplacements doux en reconsidérant la place de la voiture.

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

A.2. Dénomination et localisation du projet



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



Photo semi-aérienne de la baie d'Ajaccio

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

- L'établissement initial et la fortification de la ville génoise,
- L'extension du centre-ville dessinée dès le début du XIXe siècle sous l'ère napoléonienne, étendue vers le Nord le long de la rive Ouest de la baie,
- et la ville « moderne » d'Ajaccio, planifiée et construite lors de la seconde moitié du XXe siècle au nord de la baie avec la création des quartiers d'habitation des Cannes et des Salines, ainsi que l'aménagement des équipements routiers en entrée de ville.

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

- Le chemin de fer installé à la fin du XIXe pour acheminer denrées, matériel et voyageurs depuis le port et la gare, en direction de Mezzana, et qui depuis relie Ajaccio à Bastia par voie unique ;
- L'ancienne route royale et RN193, la Territoriale 21, constituée de l'assemblage du cours du Prince impérial et du boulevard Charles Bonaparte, situés de part et d'autre de la voie de chemin de fer.

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

A.3. Signataires du contrat

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

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

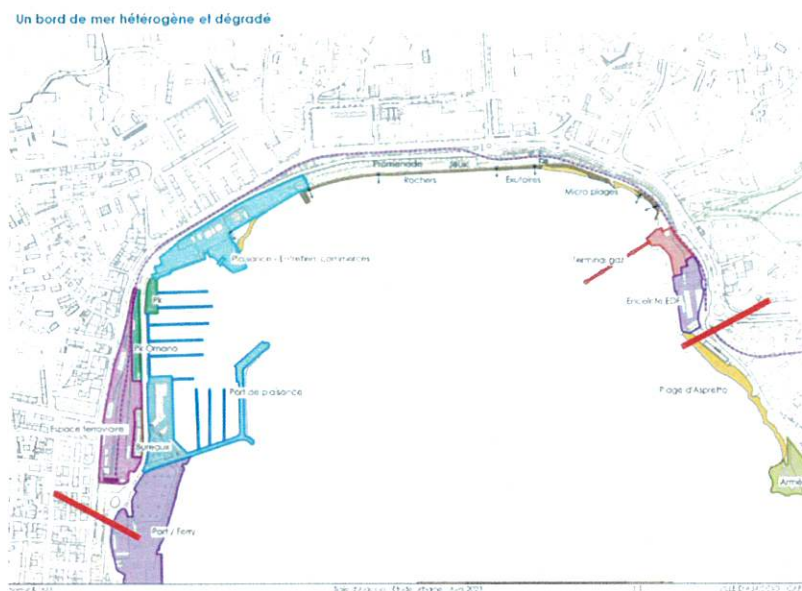
Le PPA pourra associer par ailleurs, dans ses instances de gouvernance, des partenaires non-signataires.

B. Le projet

B.1. Périmètre du projet

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

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



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

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



B.2. Ambition générale et principaux objectifs

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

- L'édification d'un cadre de vie entièrement repensé grâce aux opérations de reconquête urbaine et de valorisation du littoral, qui permettront de restaurer une relation harmonieuse entre la ville et la mer et de favoriser la création d'un paysage urbain durable.
- La planification de nouvelles mobilités entre le centre étendu, les quartiers et le péri-urbain, notamment à la faveur de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun en site propre (TCSP) et de la création d'un pôle d'échange multi modal à Saint Joseph,

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

L'opération :

Réservation de deux voies de circulation pour le TCSP : Deux voies seront réservées au Transport Collectif en Site Propre (TCSP) pour garantir une connexion fluide entre le centre-ville et l'arrière-pays ajaccien. L'objectif est de minimiser les intersections avec les voies de circulation et la voie ferrée pour assurer l'efficacité globale du système de transport. Des études de mobilité des résidents seront réalisées pour adapter le réseau de bus existant et assurer l'intermodalité avec d'autres réseaux.

En outre, le déplacement du terminus ferroviaire est envisagé, et deux scénarios sont examinés : le maintien du terminus à Abbattucci ou son déplacement à Saint-Joseph.

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

Déplacement des installations de maintenance ferroviaire : Il est envisagé de déplacer ces installations du centre-ville vers Mezzana pour libérer un espace foncier considérable en cœur de ville. Le déplacement permettra d'optimiser les flux de circulation, améliorer les liaisons transversales, réduire la fracture urbaine, et créer un nouveau quartier avec diverses fonctions.



Pôle d'échange multimodal de Saint-Joseph : Ce secteur est identifié comme un nœud intermodal majeur de l'agglomération ajaccienne. Il sera un point de connexion pour différents modes de transport, y compris le téléphérique urbain, le parking relais, une voie de bus en site propre, une piste cyclable, et potentiellement une halte ferroviaire. L'emplacement du terminus ferroviaire sera examiné pour renforcer le caractère intermodal du site.

Création d'un parc littoral unificateur : Le projet prévoit la création d'un grand parc littoral unifiant la baie d'Ajaccio, reliant le centre-ville au parc de Saint-Joseph. Il intégrera des parcs existants, favorisera leur mise en valeur et leur connexion, et offrira des espaces pour les activités, la détente, le loisir, et la promenade à pied ou à vélo.

Liaison avec le port de plaisance Charles Ornano : La liaison piétonne entre la ville, le port de plaisance Charles Ornano, et l'Amirauté est actuellement entravée par des voies de circulation et des obstacles. Le projet vise à revoir les conditions de circulation, à intégrer le port dans la ville, et à étudier la gestion du parking pour créer davantage d'espaces publics.

Accès au port de commerce et ses abords : Le port de commerce actuel est source de congestion, et le projet doit proposer des solutions d'aménagement pour accueillir les cars, bus, taxis, et les transports en commun. Il pourrait également inclure un parking de grande capacité à l'entrée de l'emprise portuaire, en remplacement de la capacité d'accueil du parking du Margonaghju, destiné à accueillir les volumes prévisionnels de marchandises liés à l'extension du fret. Des stationnements sécurisés pour les vélos seront prévus à proximité des lieux collectifs et des commerces de proximité pour encourager les modes de déplacement actifs.

Grands axes du projet :

• Reconquête urbaine et mise en valeur du littoral

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

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

Il s'agit de :

- Réduire la part modale de la voiture ;
- Définir et de mettre en œuvre un véritable transport en commun en site propre (TCSP) ;
- Favoriser l'intermodalité ;
- Promouvoir le recours au vélo et à la marche ;
- Revoir la distribution et la morphologie de toutes les infrastructures ;
- Prendre en compte les spécificités des autres quartiers ;
- Améliorer la sortie du port de commerce. La CCIC rappelle les aménagements à venir dans la zone de l'actuel appontement Saint Joseph, avec la création d'un terminal fret qui sera édifié après le déplacement des dépotages d'hydrocarbures sur le site du Ricanto ;
- Connecter le port Charles Ornano au cours Napoléon.

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

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

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

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

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

B.3. Insertion du projet dans le contexte réglementaire

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

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

- Documents municipaux

Action cœur de ville



Périmètre schématique du projet superposé au périmètre ACV n°2

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

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

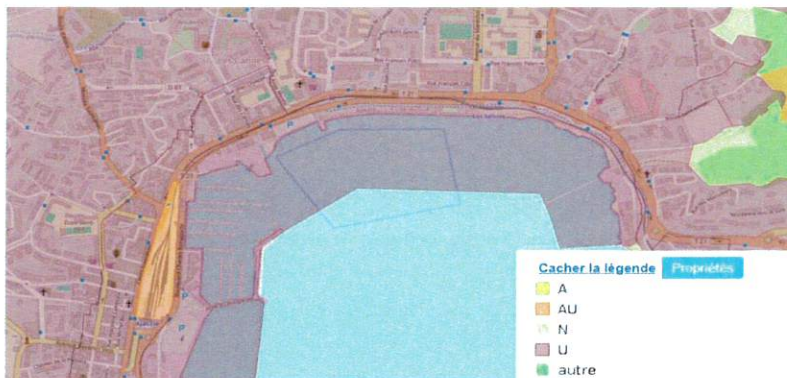
Ce programme porte notamment les objectifs suivants :

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

Plan Local d'Urbanisme

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

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



Extrait du PLU – 2019

Le PLU ajaccien est en cours de révision.

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

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

- Documents communautaires

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

La CAPA doit relever un défi d'ampleur : celui de répondre aux besoins en logement identifiés localement, tout en réunissant les conditions pour accueillir dans un futur proche de nouveaux arrivants, dans un contexte de plus en plus contraint de consommation foncière (objectif Zéro Artificialisation Nette 2050, recul du trait de côte...).

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

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

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

Effets de la réhabilitation des logements :

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

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

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

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

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

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

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

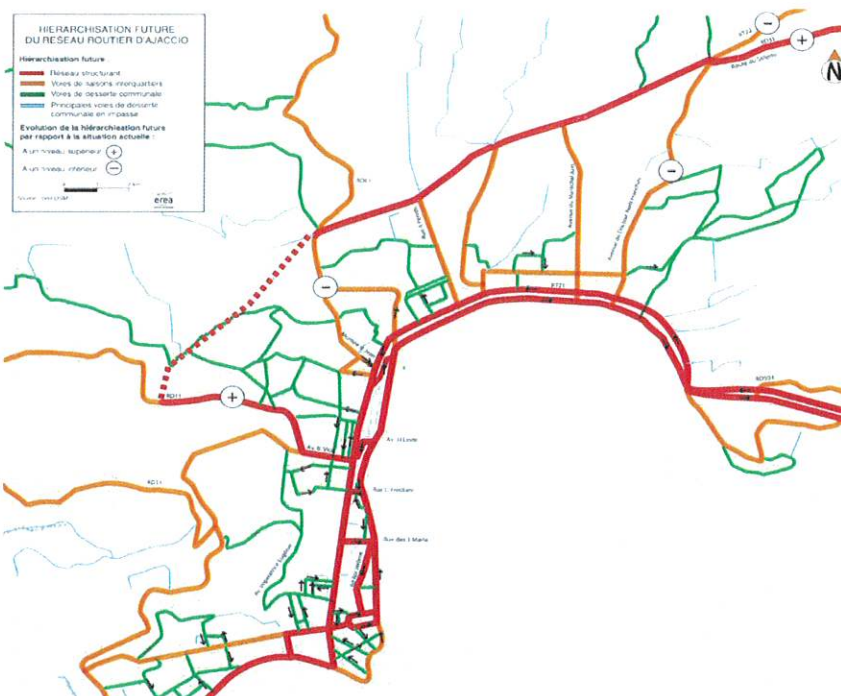
Il est également inscrit au PDU la réalisation d'un plan de circulation sur la Ville d'Ajaccio, coordonné avec les schémas de transport collectif et modes actifs. Cette modification de la hiérarchisation se traduit également sur la commune d'Ajaccio tel qu'illustré sur la cartographie suivante. Elle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

Un nouveau plan de circulation, visera à :

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

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

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



Hiérarchisation future du réseau routier d'Ajaccio

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

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

- Documents supra communautaires

Schéma de Cohérence Territoriale

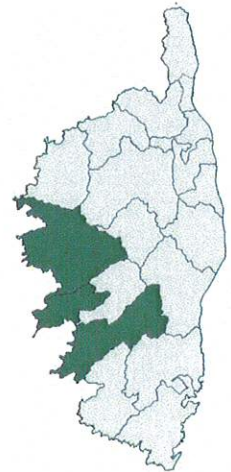
Le périmètre du futur SCOT a été approuvé par arrêté préfectoral en 2024. Celui-ci concerne 71 communes et 110 722 habitants. Les intercommunalités associées à la CAPA dans ce projet sont :

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

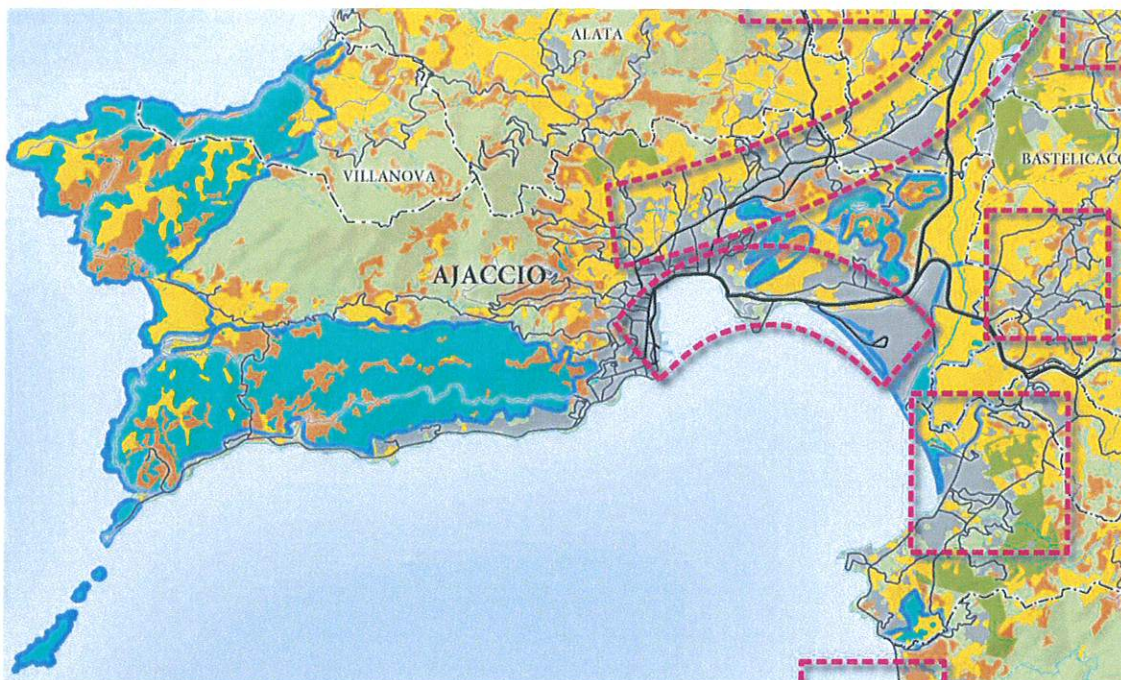
A ce titre, le traitement des entrées de ville de la principale agglomération insulaire revêt un caractère stratégique.

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

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



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



Extrait du PADDUC 2015 - SER

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

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

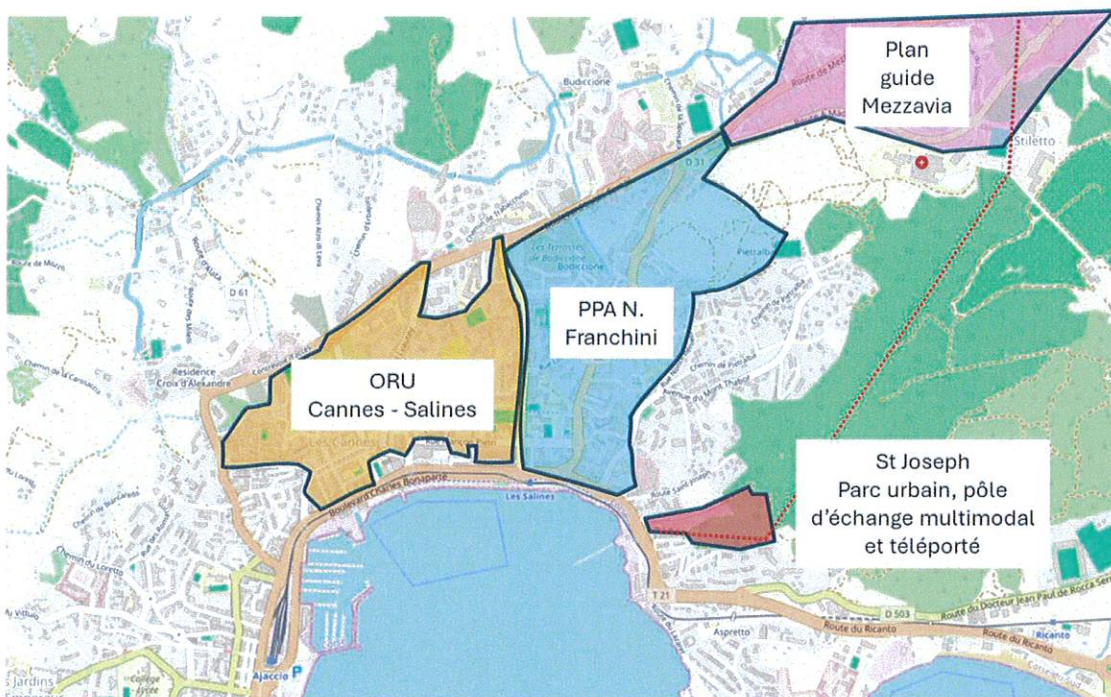
Les « secteurs d'enjeux régionaux » (SER) que le PADDUC représente spatialement de manière schématique, sans délimitation précise. Il reviendra donc aux documents locaux d'urbanisme d'arrêter les périmètres de projets.

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

B.4. Insertion du projet dans son environnement

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

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



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

Opération de Renouvellement Urbain Cannes Salines

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

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



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

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

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

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

Projet Partenarial d'Aménagement – Noël Franchini

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

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

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



Saint-Joseph : Pôle d'Echange Multimodal, Parc Urbain et téléphérique urbain

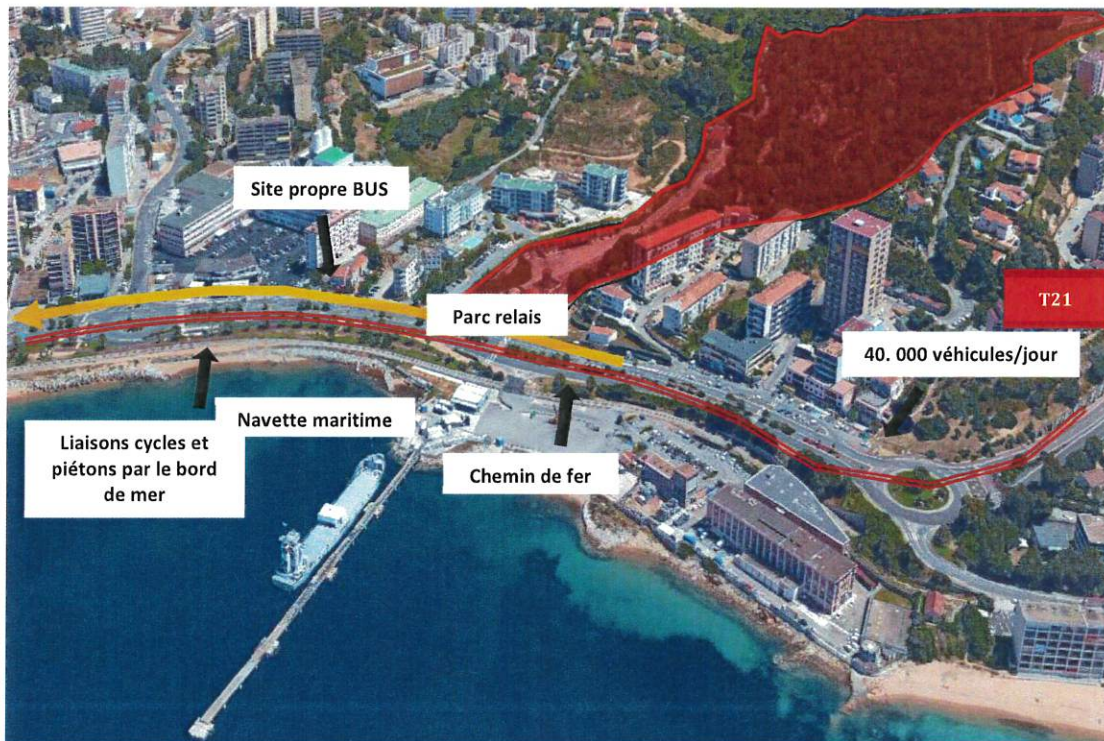
Depuis plusieurs années, Saint-Joseph est identifié comme secteur à enjeu pour l'agglomération. Les enquêtes de circulation menées dans le cadre du PDU ont montré que 40 000 véhicules y transitent chaque jour, ce qui a confirmé l'intérêt d'un **pôle d'échange multimodal** sur cet axe, en complément de ceux réalisés en amont (Mezzana...) afin d'inciter le covoiturage et l'usage des transports en commun.

Devant le terrain militaire (en rouge sur la carte, en cours d'acquisition par la CAPA) sur lequel seront implantées deux gares du téléphérique, s'interceptent :

- La route territoriale 21 : principale porte d'entrée de la ville d'Ajaccio, avec 40 000 véhicules/jour ;
- La voie ferrée : bénéficie d'un site propre ;
- Les bus : la voie de bus en site propre sera prolongée jusqu'à l'entrée du parc relais.
- Les modes doux : le terrain est directement connecté au fond de baie, dédié aux cycles et aux piétons. Le parc relais comprend des garages à vélo, dont une partie est fermée et sécurisée pour encourager le recours aux VAE ;
- La navette maritime : forte du succès de la liaison maritime Tino Rossi – Porticcio, la CAPA étudie

la possibilité de mettre en place une deuxième navette maritime entre Tino Rossi et Saint-Joseph, qui permettrait d'offrir une nouvelle alternative douce pour connecter le centre-ville à Saint-Joseph, puis, via le téléphérique, jusqu'à l'hôpital et Mezzavia. Cette navette est en cours d'étude.

- Le téléphérique : Véritable trait d'union entre la partie NORD d'Ajaccio en plein développement et l'entrée EST pourvue d'atouts incontestables pour valoriser les transports collectifs, cette liaison par câble aura comme avantage considérable de devenir une alternative efficace, donc crédible, à l'usage du tout voiture, tout en constituant également un transport en commun moderne et indispensable aux zones d'urbanisation et d'équipement qui sont en train de s'y élever. Elle connectera les secteurs de Saint-Joseph, du Stiletto et de Mezzavia.



En outre, la réalisation d'un projet de l'envergure du **téléphérique** a convaincu le Ministère des Armées à céder ce terrain. De fait, ce projet permet de rendre aux ajacciens un vestige de la seconde guerre mondiale, condamné au public depuis lors. Dent creuse d'une zone urbanisée, cette friche militaire est remarquable par la qualité de sa végétation et par sa position au cœur du nœud intermodal.

Les gares seront implantées sur des espaces déjà largement défrichés, voire bétonnés. La végétation sera conservée.

La majeure partie du terrain est boisée, avec un chemin périphérique bétonné et des terrasses intermédiaires donnant une vue remarquable sur la Ville d'Ajaccio. Cette zone sera valorisée en tant que **parc urbain**, afin d'ouvrir à la population ces espaces qualitatifs. En effet, la ville centre possède peu d'espaces verts : les places publiques sont essentiellement minérales (place du Diamant, place Campinchi, place Foch...). Un espace vert sur ce secteur permettra à la fois de préserver de l'urbanisation cette dent creuse, mais également d'offrir aux habitants de la communauté d'agglomération du Pays Ajaccien un espace récréatif, apaisé et sécurisé.

Du fait notamment de sa proximité directe avec l'hôpital, le parc urbain sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

La réalisation de ce projet est confiée à la SPL Ametarra dans le cadre d'un mandat, en cours.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

B.4.1 Etudes déjà réalisées ou initiées en 2024

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

Levé topographique du périmètre :

Statut : réalisé

Montant : 71 452,8 € HT

Etude aménagement : préprogramme :

Statut : en cours de réalisation

Montant : 211 537,00 € HT

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

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

Etude de mobilités :

Statut : en cours de consultation

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

La mobilité est une composante majeure de ce projet.

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

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

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

En parallèle, chaque gestionnaire de voirie a eu à cœur de déployer un réseau de pistes cyclables, que

la CAPA va renforcer dès 2024.

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

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

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

- Disposer d'un diagnostic alimentant le programme « Fond de Baie » et permettant de capitaliser les données d'entrées nécessaires et d'identifier les données manquantes.
- Objectiver les hypothèses proposées, mettre en avant leurs avantages et leurs inconvénients, afin de retenir la solution la plus viable.
- Montrer l'opportunité de création / prolongement / modification d'un TCSP, définir un ordre de grandeur des coûts du projet et de l'échéance possible de mise en service.
- De montrer la faisabilité du projet.

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

B.4.2 Liste globale des études

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

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

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

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

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

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

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

**Le tableau suivant est fourni en annexe pour plus de lisibilité.
Il est accompagné par un calendrier global de l'opération.**

Etude Préalable à COURT TERME

Etude Préalable à MOYEN TERME

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

Etudes préalables COURT TERME

Etudes préalables MOYEN TERME

SOUS TOTAL 1 595 k€

SOUS TOTAL 2 1 095 k€

TOTAL 1 690 k€

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

B.5.1 Organisation de la maîtrise d'ouvrage

Les compétences des parties prenantes sont complémentaires :

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

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

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

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

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

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

B.5.2. Organisation des instances de suivi

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

B.5.2.1. Le comité de pilotage (COPIL)

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

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

B.5.2.2. Le comité technique (COTECH)

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

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

C. La mise en œuvre du contrat

C.1. Les engagements des parties

L'ensemble des signataires s'engage à :

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

C.2. Concertation et communication autour du projet

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

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

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

C.3. Durée et actualisation du contrat

C.3.1 Durée du contrat

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

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

C.3.2 Actualisation

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

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

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

D. Liste des annexes

Déclaration d'intention, 11 janvier 2024

Liste des études préalables, périmètre et chiffrage estimatif, 2024

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

E. Signatures

L'Etat, représenté par :

Le Préfet de Corse

La Commune d'Ajaccio, représentée par

Le Maire,

Monsieur Jérôme FILIPPINI

Monsieur Stéphane SBRAGGIA

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

Le 1er Vice-Président

La Collectivité de Corse, représentée par :

Le Président du Conseil Exécutif

Monsieur Xavier LACOMBE

Monsieur Gilles SIMEONI

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

Le Président,

Monsieur Jean DOMINICI



Chambre de Commerce
et d'Industrie
de Corse



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

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

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

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

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

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

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

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

Ainsi, le réaménagement proposé vise à :

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

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

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

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

- Reconquête urbaine & mise en valeur du littoral

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

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

Il s'agit de :

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

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

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

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

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

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

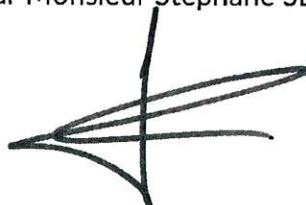
Un comité de pilotage (COPIL), présidé par le maire d'Ajaccio et président de la CAPA, réunira la CdC, l'État et la CCIC, au moins une fois par an. Ce comité a vocation à :

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

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

Protocole signé en 4 exemplaires, le 11 janvier 2024

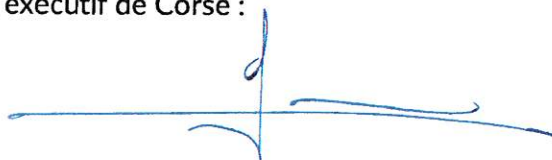
La Ville d'Ajaccio, représentée par Monsieur Stéphane SBRAGGIA, maire d'Ajaccio :



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



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



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



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



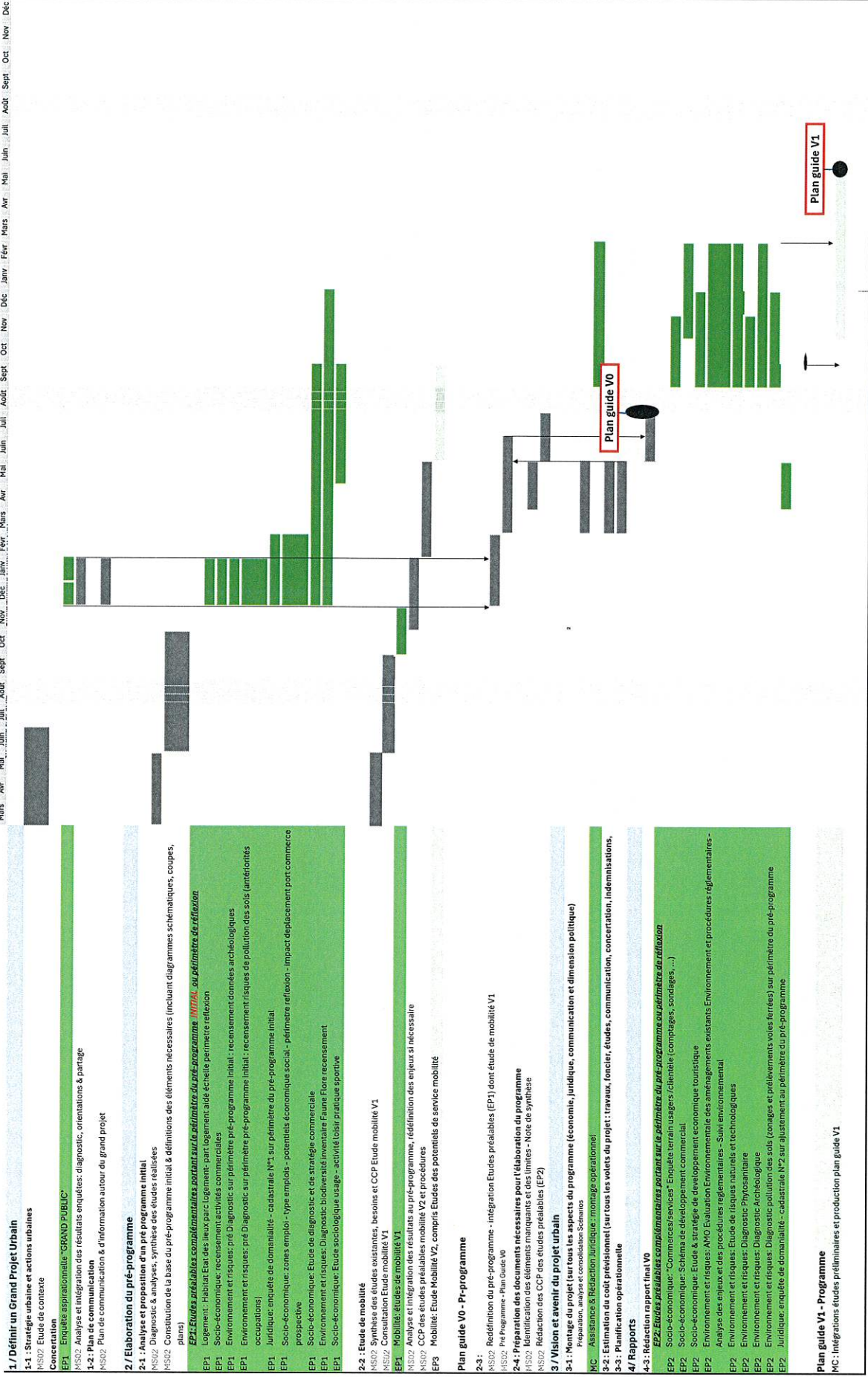
Etude Préalable à COURT TERME

Etude Préalable à MOYEN TERME

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

Etudes préalables COURT TERME
Etudes préalables MOYEN TERME

SOUS TOTAL 1 595 k€
SOUS TOTAL 2 1 095 k€
TOTAL 1 690 k€



1 / Définir un Grand Projet Urbain

- 1-1 : Stratégie urbaine et actions urbaines
- NS502 Etude de contexte
- Concertation
- EP1 Enquête exploratoire "GRAND PUBLIC"
- NS502 Analyse et intégration des résultats enquêtes; diagnostic, orientations & partage
- 1-2 : Plan de communication
- NS502 Plan de communication & d'information autour du grand projet

2 / Elaboration du pré-programme

- 2-1 : Analyse et proposition d'un pré-programme initial
- NS502 Diagnostic & analyses; synthèse des études réalisées
- NS502 Constitution de la base du pré-programme initial & définitions des éléments nécessaires (incluant diagrammes schématiques, coupes, plans)
- EP2 Etudes préalables complémentaires portant sur le périmètre du pré-programme / NTPA, ou périmètre de réflexion**
- EP1 Logement: Habitat Etat des lieux pac logement; part logement aidé échelle permétre réflexion
- EP1 Socio-économique: recensement activités commerciales
- EP1 Environnement et risques: pré Diagnostic sur périmètre pré-programme initial: recensement données archéologiques
- EP1 Environnement et risques: pré Diagnostic sur périmètre pré-programme initial: recensement risques de pollution des sols (antériorités occupations)
- EP1 Juridique: enquête de domaniaité - cadastrale N°1 sur périmètre du pré-programme initial
- EP1 Socio-économique: zones emploi - type emplois - potentiels économique social - périmètre réflexion - impact déplacement port commerce prospective
- EP1 Socio-économique: Etude de diagnostic et de stratégie commerciale
- EP1 Environnement et risques: Diagnostic biodiversité Inventaire Faune Flore recensement
- EP1 Socio-économique: Etude sociologique usage - activité loisir pratique sportive
- 2-2 : Etude de mobilité
- NS502 Synthèse des études existantes, besoins et CCP Etude mobilité V1
- NS502 Consultation Etude mobilité V1
- EP1 Mobilité: études de mobilité V1
- NS502 Analyse et intégration des résultats au pré-programme, rédefinition des enjeux si nécessaire
- NS502 CCP des études préalables mobilité V2 et procédures
- EP3 Mobilité: Etude Mobilité V2, compris Etudes des potentiels de service mobilité

Plan guide V0 - Pré-programme

- 2-3 :
- NS502 Redéfinition du pré-programme - intégration Etudes préalables (EP1) dont étude de mobilité V1
- NS502 Pré Programme - Plan Guide V0
- 2-4 : Préparation des documents nécessaires pour l'élaboration du programme
- NS502 Identification des éléments manquants et des limites - Note de synthèse
- NS502 Rédaction des CCP des études préalables (EP2)

3 / Vision et avenir du projet urbain

- 3-1 : Montage du projet (sur tous les aspects du programme (économie, juridique, communication et dimension politique)
- MC Assistance à Rédaction juridique: montage opérationnel
- 3-2 : Estimation du coût prévisionnel (sur tous les volets du projet: travaux, foncier, études, communication, concertation, indemnités, ...)
- 3-3 : Planification opérationnelle

4 / Rapports

- 4-3 : Rédaction rapport final V0
- EP2 Etudes préalables complémentaires portant sur le périmètre du pré-programme ou périmètre de réflexion**
- EP2 Socio-économique: Commerces/services: Enquête terrain usagers (clients) (comptages, sondages, ...)
- EP2 Socio-économique: Schéma de développement commercial
- EP2 Socio-économique: Etude & stratégie de développement économique touristique
- EP2 Environnement et risques: ANO Evaluation Environnementale des aménagements existants Environnement et procédures réglementaires - Analyse des enjeux et des procédures réglementaires - Suivi environnemental
- EP2 Environnement et risques: Etude de risques naturels et technologiques
- EP2 Environnement et risques: Diagnostic Physoclimatique
- EP2 Environnement et risques: Diagnostic Archéologique
- EP2 Environnement et risques: Diagnostic pollution des sols (zonages et prélèvements voies ferrées) sur périmètre du pré-programme
- EP2 Juridique: enquête de domaniaité - cadastrale N°2 sur ajustement du périmètre du pré-programme

Plan guide V1 - Programme

- MC: Intégrations études préliminaires et production plan guide V1

- EP1 ETUDE PRELIMINAIRE COURT TERME 3e et 4e série
- EP2 ETUDE PRELIMINAIRE COURT TERME 2e série
- MC MISSION COMPLEMENTAIRE COURT TERME
- MC MISSION COMPLEMENTAIRE MOYEN TERME
- EP3 ETUDE PRELIMINAIRE MOYEN TERME 3e et 4e série