



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

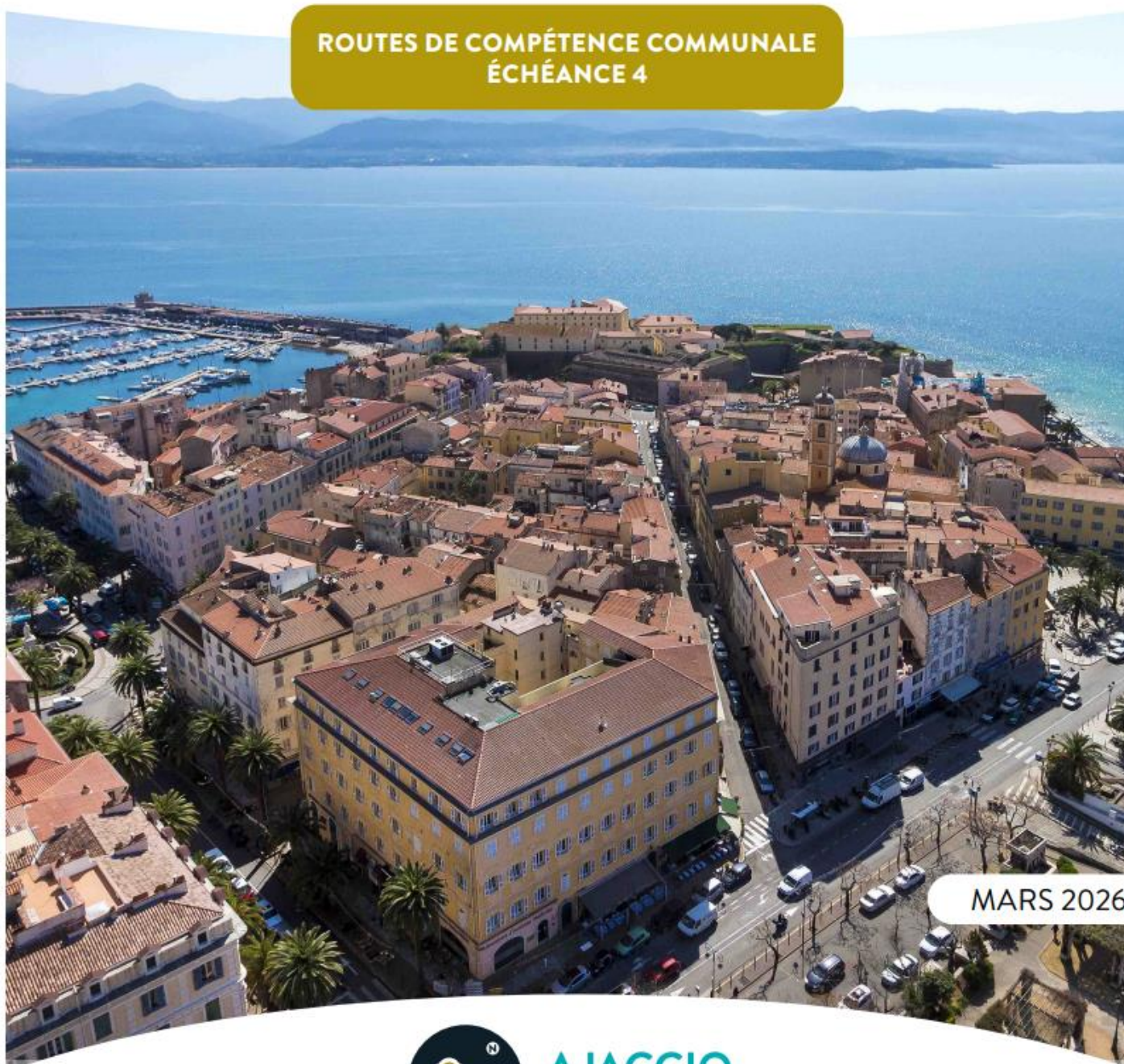
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNE D'AJACCIO

ROUTES DE COMPÉTENCE COMMUNALE
ÉCHÉANCE 4



MARS 2026



AJACCIO
CITÀ D'AIACCIU

REQUIS A CONSULTATION

Le Cerema est l'expert public de l'adaptation des territoires au changement climatique

Il est l'unique établissement national dont la gouvernance est à pilotage partagé entre l'État et les collectivités territoriales avec plus de 950 collectivités adhérentes. Il est présent dans l'Hexagone et dans les Outre-mer grâce à ses 27 implantations et ses 2 500 agents.

Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques et projets d'aménagement et de transport. Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Le Cerema est un établissement public relevant du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation et du ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche.

Résumé de l'étude

La directive européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de Cartes Stratégiques du Bruit (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population et les établissements sensibles tels que les établissements d'enseignement et de soins-santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

Les CBS des routes communales de Ajaccio ont été approuvées par le Préfet le 17 mars 2023 ; elles concernent 7 km de voies environ.

Ce rapport présente le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement élaboré par la commune d'Ajaccio - 4^e échéance de la directive européenne. Dans ce document, figurent notamment les éléments suivants :

- un diagnostic bruit
- le bilan des actions réalisées depuis 10 ans sur le réseau de la commune
- la liste des actions prévues par la commune d'Ajaccio permettant de prévenir/d'améliorer l'exposition sonore des populations vivant le long des infrastructures sur la période 2025-2029.

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Ajaccio	Routes
PPBE	Nuisances sonores
Bruit	Acoustique

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- Accès libre : document accessible au public sur internet
- Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

SOMMAIRE

Introduction.....	6
1 Résumé non technique	7
2 Bruit et santé	8
2.1 Quelques généralités sur le bruit.....	8
2.2 Les effets du bruit sur la santé.....	10
3 Cadre réglementaire du PPBE	12
3.1 Cadre réglementaire européen et national.....	12
3.2 Sources de bruit concernées – autorités compétentes et échéances réglementaires.....	12
3.3 Prise en compte des zones calmes.....	14
3.4 Objectifs en matière de réduction du bruit.....	14
4 Le plan de prévention du bruit dans l’environnement de la commune d’Ajaccio	16
5 Démarche mise œuvre par la commune d’Ajaccio	17
6 Résultats et hiérarchisation des situations d’exposition au bruit	17
6.1 Exposition au bruit routier communal - approche macroscopique issue des CBS4	17
6.2 Diagnostic acoustique territorialisé – complément d’analyse.....	18
6.2.1 Bâtiments sensibles exposés au-delà des valeurs limites.....	19
6.2.2 Définition et hiérarchisation des tronçons routiers à fort enjeux bruit.....	20
6.3 Localisation des zones calmes potentielles.....	23
7 La politique communale et les mesures engagées et/ou réalisées au cours des dix dernières années sur le réseau communal	26
7.1 Principes généraux de l’amélioration de l’environnement sonore.....	26
7.2 Bilan des actions menées sur le réseau routier communal ces dix dernières années (période 2015-2025).....	26
7.2.1 Bilan des actions menées en matière d’actions à la source.....	26
7.2.2 Bilan des actions menées par l’intercommunalité (CAPA).....	28
7.2.3 Bilan des actions menées en faveur du cadre de vie (co-bénéfice).....	30
7.2.4 Bilan des actions contre le bruit de voisinage.....	32
8 Programme d’actions pour les 5 prochaines d’années (2025-2030)	34
8.1 Axe 1 : Réglementer et sensibiliser aux nuisances sonores.....	34
8.2 Axe 2 : Pour une ville plus apaisée : l’aménagement au service du report modal et de la réduction du bruit en ville.....	35

8.3	Axe 3 : Valoriser des zones calmes et des « paysages sonores ».....	40
8.4	Axe 4 : Rénover les bâtiments scolaires	43
9	Justification et impact des mesures	43
10	Financement des mesures envisagées	43
11	Bilan de la consultation	44
11.1	Modalités de la consultation	44
11.2	Remarques du public	44
11.3	Réponses aux observations	44
11.4	Prise en compte dans le PPBE.....	44
12	Glossaire	45
13	Annexe 1: Estimation de la population exposée à du bruit routier en Lden et Ln sur les tronçons routiers communaux à Ajaccio	46

INTRODUCTION

Le bruit est un enjeu de santé publique ; il influe de manière néfaste sur la santé et le bien-être de l'être humain. Il est aujourd'hui devenu une préoccupation croissante pour nos citoyens qui le considèrent comme une atteinte à la qualité de vie.

Comme le révèle le dernier sondage IFOP (institut d'études opinion et marketing en France et à l'international) en 2022¹, 7 français sur 10 se déclarent gênés par le bruit.

À l'échelle européenne, l'OMS classe le bruit comme le deuxième facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe.

L'ADEME estime aujourd'hui que le coût social du bruit en France coûte 147 milliards d'euros par an, dont la majorité est liée au bruit des transports².

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement³ vise à établir une approche permettant d'appréhender la problématique des nuisances sonores dans l'environnement et de mieux la prendre en compte afin d'améliorer le cadre de vie des habitants et de préserver leur santé.

Cette approche est basée sur l'élaboration d'une cartographie du bruit des infrastructures de transports terrestres (Cartes de Bruit Stratégiques), permettant de mieux connaître l'environnement sonore d'un territoire et sur la mise en place d'un plan d'actions en vue de réduire l'exposition au bruit des populations (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ; PPBE).

La cartographie du bruit le long des routes communales de Ajaccio a été élaborée en 2022 dans le cadre de la quatrième échéance de la directive (2022-2024)⁴. Cette cartographie macroscopique, complétée par un diagnostic approfondi développé dans le présent document, constitue aujourd'hui un levier pour la commune de Ajaccio afin de développer une politique en matière de la lutte contre les nuisances sonores le long de son réseau routier, améliorant ainsi le cadre de vie de ses habitants.

Conformément aux obligations réglementaires, la ville de Ajaccio est soumise à l'obligation d'élaborer un plan de prévention du bruit dans l'environnement, plan d'actions destiné à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. Ce plan d'action concerne le bruit des grandes infrastructures terrestres.

¹ <https://www.ifop.com/article/le-comportement-et-les-attentes-des-francais-face-aux-nuisances-sonores/>

² ADEME, I CARE & CONSULT, ÉNERGIES DEMAIN, DOUILLET Maia, SIPOS Gala, DELUGIN Léna, BULLIOT Benoît, REMONTET Lucas, BIDAULT Elsa. 2021. Estimation du coût social du bruit en France et analyse de mesures d'évitement simultané du bruit et de la pollution de l'air.

³ [Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement](#)

⁴ Depuis l'instauration de la directive bruit et sa transposition en droit français, 4 échéances réglementaires de réalisation/approbation de CBS et PPBE font référence : 2007-2008 ; 2012-2013 ; 2017-2018 ; 2022-2024

1 RESUME NON TECHNIQUE

La directive européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

L'objectif est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme. L'ambition de cette directive est de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, la commune d'Ajaccio dispose des cartes de bruit arrêtées le [17 mars 2023](#).

Les statistiques résultant des CBS dénombrent 7 816 personnes potentiellement exposées à du bruit routier le long des routes communales cartographiées de Ajaccio pour l'indicateur Lden (24h), soit 10,5 % de la population de la commune. 1 195 personnes sont exposées à des valeurs excessives en journée (Lden > 68 dB(A)) et 185 personnes la nuit le long de ces axes (Ln > 62 dB(A)).

Le diagnostic approfondi a permis de révéler plusieurs zones à enjeux à traiter et des zones de qualité à préserver.

La seconde étape a consisté d'une part, à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans par la commune et d'autre part, à recenser une liste d'actions permettant d'améliorer l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme sur la période 2025 – 2030.

Ce programme d'action est organisé en 4 axes de travail :

- Axe 1 : Réglementer et sensibiliser aux nuisances sonores
- Axe 2 : Pour une ville plus apaisée : l'aménagement au service du report modal et de la réduction du bruit en ville
- Axe 3 : Valoriser des zones calmes et des « paysages sonores »
- Axe 4 : Rénover les bâtiments scolaires

Pour terminer, conformément à l'article R572-9 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public du 30 MARS 2026 au 1^{ER} JUIN 2026 (pendant 2 mois). Puis, il a été approuvé par le Conseil Municipal de la commune d'Ajaccio le **XXXXXXXXXX** et transmis, dans le cadre de la procédure, au Préfet de Corse. Il est tenu à la disposition du public auprès du Service Communal d'Hygiène et de Santé et publié par voie électronique sur le site de la ville d'Ajaccio.

2 BRUIT ET SANTE

2.1 Quelques généralités sur le bruit

- **Son ou bruit ?**

Il n'y a pas de différence physique entre un son émis par la parole, la musique ou le bruit ; le phénomène physique se produisant est le même. Il s'agit d'une variation de la pression régnant dans l'atmosphère ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par trois grandeurs physiques : la fréquence (mesurée en Hertz), l'intensité (mesurée en Décibel) et la durée.

Le son devient un bruit lorsqu'il produit une sensation auditive considérée comme désagréable, gênante ou dangereuse pour la santé.

Lorsque l'on parle de bruit, il est important de prendre en compte la perception humaine, qui varie avec le niveau sonore et la fréquence mais qui intègre également une dimension qualitative et subjective. En effet, le bruit se perçoit différemment selon le lieu, le moment, la sensibilité et les préoccupations des personnes.

- **L'échelle des décibels**

L'intensité des bruits correspondant au niveau sonore d'un bruit est exprimée en décibel pondéré A, noté dB(A). Cette échelle des décibels permet de prendre en compte la sensibilité auditive c'est-à-dire ce que notre oreille humaine perçoit.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter et 120 dB correspondant au seuil de la douleur.

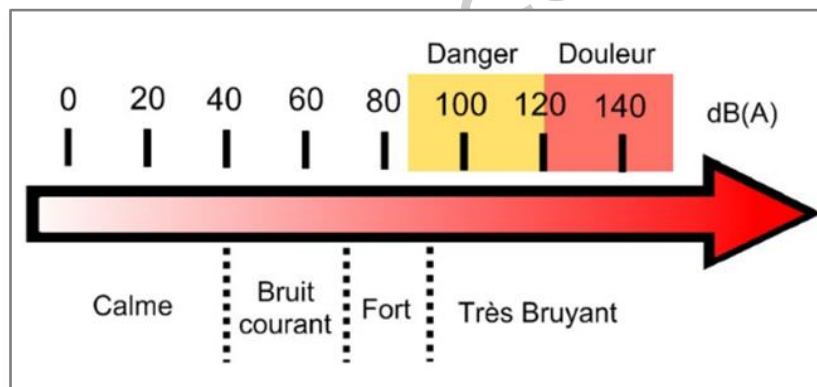


Figure 1 : Échelle des décibels © Cerema

Notre oreille humaine n'a pas une sensibilité auditive dite « linéaire » mais « logarithmique ». Cela signifie concrètement qu'un doublement du niveau de bruit dans notre environnement sonore n'engendre pas un bruit perçu comme deux fois plus fort pour une personne se trouvant à proximité de cette source sonore. Mathématiquement, cela se traduit par une augmentation du niveau sonore de 3 dB(A).

Le tableau ci-après illustre les relations existantes entre niveau sonore et perception :

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	Variation de la sensation auditive
2	3 dB	Légère <i>On fait difficilement la différence entre 2 lieux où le niveau diffère de 3 dB(A)</i>
4	6 dB	Nettement <i>On constate clairement une augmentation du bruit lorsque le son augmente de 6 dB(A)</i>
10	10 dB	De manière flagrante <i>On a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort</i>
100	20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort <i>Une variation brutale de 20 dB(A) peut réveiller ou distraire l'attention</i>
100 000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort <i>Une variation brutale de 50 dB(A) fait sursauter</i>

Tableau 1 : Relation entre le niveau sonore et la sensation auditive

Par ailleurs, il existe l'effet de masquage : lorsqu'un écart d'au moins 10 dB sépare 2 sources sonores, seule la source la plus bruyante est perçue. Ainsi dans le cas du bruit routier, le passage d'un poids lourd masque celui d'un véhicule léger ; les niveaux sonores des deux véhicules ne s'additionnent pas.

- **Les principales sources de bruit dans notre environnement :**

Le bruit est une nuisance majeure au quotidien pour un grand nombre de concitoyens. Un sondage Ifop rappelle que 86 % des Français se déclarent gênés, à des degrés divers, par le bruit à leur domicile dû en l'occurrence au bruit des transports ; le bruit des transports et particulièrement le bruit routier représente à lui seul plus de 50 % du bruit présent dans l'environnement.

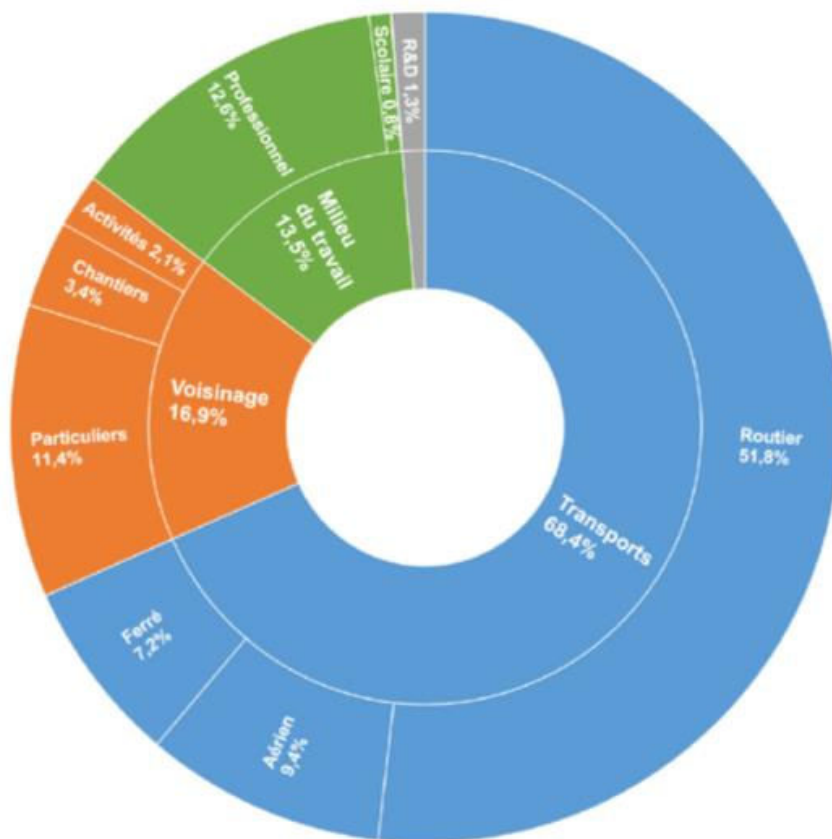


Figure 2 : Contribution des différentes sources de bruit _ © ADEME (2021)

Le bruit de la route, prédominant dans le bruit émis par les transports, est considéré à la fois comme un bruit « collectif » provenant du flux régulier de véhicules en circulation, et comme un bruit « individuel » généré par le comportement du conducteur ou par le véhicule créant une gêne momentanée.

L'émission sonore d'un véhicule résulte de deux composantes :

- le bruit moteur est dominant en dessous de 30 à 40 km/h pour les véhicules légers et de 40 à 50 km/h pour les poids lourds. Ce bruit dépendant de l'allure (stabilisée, accélérée, décélérée) et de la pente,
- le bruit de contact pneumatique-chaussée également appelé « bruit de roulement », prépondérant au-dessus de 50 km/h. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatique-chaussée.

Ainsi, le véhicule, la chaussée de l'infrastructure et les bruits de roulement constituent les principales composantes du bruit routier. Par ailleurs, les bruits émis par le véhicule sont démultipliés en fonction des caractéristiques du flux routier (circulation fluide ou intense, embouteillage, travaux, etc.).

2.2 Les effets du bruit sur la santé

Les bruits générés par les routes, les voies ferrées, le trafic aérien au voisinage des aéroports ainsi que ceux liés aux activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir, ont des effets importants sur la santé des personnes exposées.

Si l'exposition à des niveaux sonores élevés peut entraîner des lésions du système auditif⁵, il est aujourd'hui avéré qu'une exposition régulière à des niveaux sonores dès 40 dB (A) peut être à l'origine

⁵ Notre oreille commence à souffrir sans que nous le sachions à partir d'une exposition à 85 dB(A) pendant 8h

d'effets extra-auditifs comme des pathologies cardiovasculaires, la perturbation de sommeil, le stress, le retard dans les apprentissages...

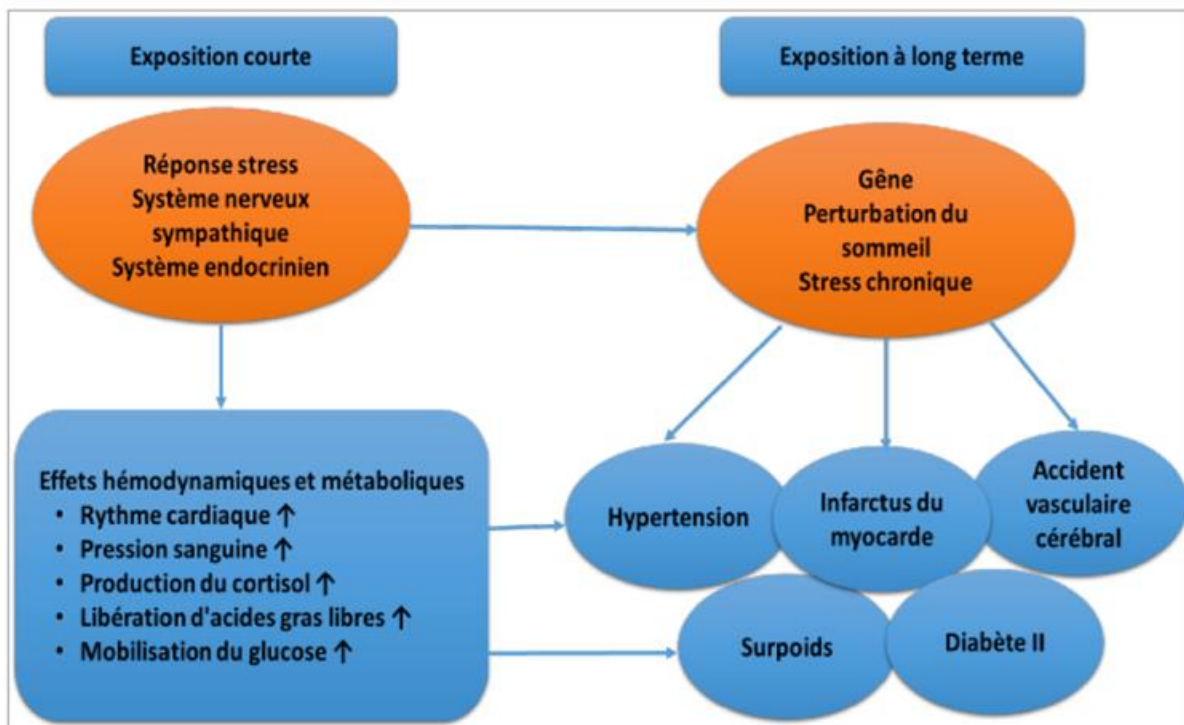


Figure 3 : Schéma des effets extra-auditifs du bruit selon l'OMS (2017)

Face à ce constat, l'OMS a élaboré de nouvelles lignes directrices en 2018⁶. Elles ont pour objectif principal de donner des recommandations susceptibles de protéger la population humaine de l'exposition au bruit provenant de différentes sources environnementales, dont le bruit des transports. Par ailleurs, ces lignes directrices procurent aux Etats-membres, dont la France, des orientations compatibles avec les indicateurs de bruit mentionnés dans la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

En termes de bruit généré par le trafic routier, l'OMS recommande fortement, pour protéger la santé des populations, de réduire l'exposition au bruit aux niveaux recommandés suivants :

En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier à moins de **53 décibels (dB) L_{den}** , car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.

En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier nocturne à moins de **45 dB L_{night}** , car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil.

⁶ <https://www.euro.who.int/fr/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-executive-summary-2018>

3 CADRE REGLEMENTAIRE DU PPBE

3.1 Cadre réglementaire européen et national

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle impose, à travers sa transcription en droit français, l'élaboration de Cartes de Bruits Stratégiques (CBS)⁷ et de Plans de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)⁸.

L'ambition de la directive est aussi de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, ses effets sur la santé, ainsi que les actions engagées ou prévues pour améliorer l'environnement sonore. L'objectif est de protéger les populations, les établissements dits sensibles (écoles, établissements de santé...) ainsi que les zones calmes contre les nuisances sonores excessives, et de prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

La directive bruit a été transposée en droit français par le décret du 24 mars 2006⁹ relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ; ces dispositions législatives/réglementaires sont à présent intégrées dans le Code de l'Environnement (articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11).

3.2 Sources de bruit concernées – autorités compétentes et échéances réglementaires

- Sources de bruits concernées

La directive européenne prévoit, dans sa transposition, que le bruit émis dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transport ainsi que dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants¹⁰ est évalué au travers de la réalisation de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et fait l'objet d'un plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) tendant à le prévenir ou réduire l'exposition au bruit au moyen d'actions réalisées.

Les grandes infrastructures de transport suivantes concernées dans le cadre de ce PPBE sont les infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (soit 8 200 véhicules par jour).

- Autorités compétentes et échéances

Le législateur a voulu une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser les cartographies et PPBE ; les articles L572-4 et L572-7 du CE définissent ces autorités.

Les cartes de bruit des routes ont été élaborées par le Cerema, puis approuvées le 17 mars 2023 par le Préfet de Corse : [arrêté du 17 mars 2023 portant approbation des CBS](#).

Le territoire de Ajaccio est traversé par des routes gérées par le Collectivité de Corse (CDC). Celle-ci a en charge la réalisation de son PPBE, respectivement sur les routes suivantes qui traversent la commune d' Ajaccio : T20, T21, T22, D81, D111, D111A.

La commune de Ajaccio dispose quant à elle de la compétence pour établir le PPBE sur les voiries dont elle est gestionnaire.

⁷ article L572-3 du Code de l'Environnement

⁸ article L572-6 du Code de l'Environnement

⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000454567>

¹⁰ arrêté du 14 avril 2017 établissant la liste des agglomérations de plus de 100 000 habitants soumises à la directive européenne 2002/49/CE

Les CBS et PPBE doivent être « réexaminés et le cas échéant révisés » au moins tous les 5 ans ¹¹ par les différentes autorités compétentes concernées.

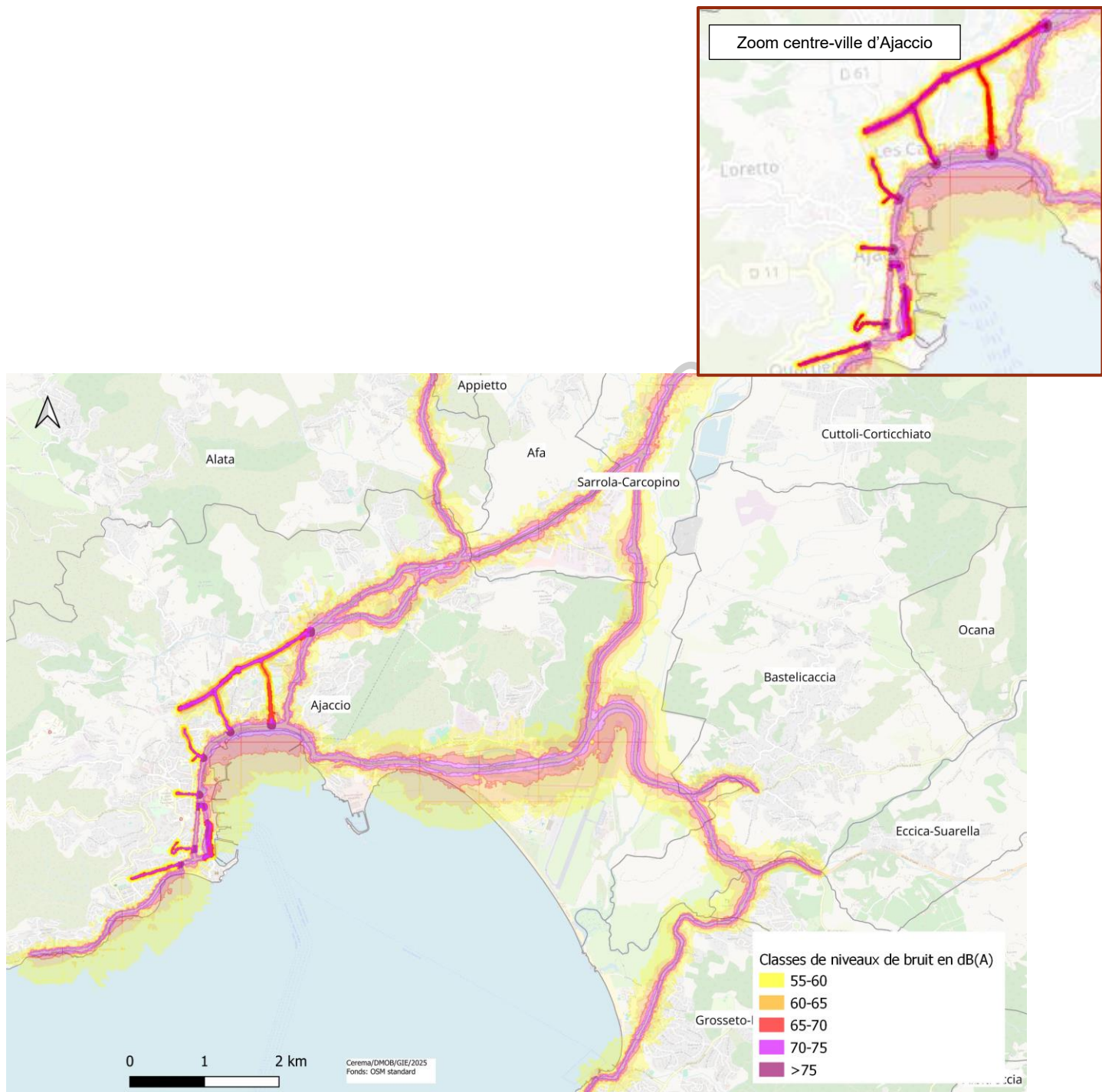


Figure 4 : Bruit des infrastructures routières sur la commune d'Ajaccio, tous gestionnaires confondus (en surbrillance, voies communales étudiées dans le présent PPBE).

¹¹ depuis l'instauration de la directive bruit et sa transposition en droit français, 4 échéances réglementaires de réalisation/approbation de CBS et PPBE font référence : 2007-2008 ; 2012-2013 ; 2017-2018 ; 2022-2024

3.3 Prise en compte des zones calmes

Les zones calmes sont définies dans l'article L572-6 du Code de l'Environnement comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité compétente qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Le critère acoustique constitue un des critères fondateurs dans la détermination des zones de calmes.



Figure 5 : Critère acoustique pour la détermination d'une zone calme - Extrait du guide « Du calme en ville : aménager en faveur du bien-être » Cerema (2017)

Néanmoins, il ne s'agit pas pour autant de désigner comme « zone calme » tous les endroits où le niveau de bruit est inférieur à un seuil. La notion de zone calme fait appel à d'autres critères, d'ordre plus qualitatifs ou urbanistiques. Lieux dédiés au repos, à la détente, les zones calmes véhiculent une fonction d'agrément. Plus concrètement, ces espaces pourraient être qualifiés non seulement par :

- un cadre agréable sur le site et ses pourtours, révélateur d'une certaine ambiance urbaine (absence d'activité industrielle, mobilier urbain propice à la détente et aux relations sociales) ou un espace naturel remarquable (forêts, parc national, espaces naturels sensibles...),
- un environnement acoustique singulier (présence de sons humains ou naturels agréables).

3.4 Objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites, par type de source. Ces valeurs limites, détaillées dans le tableau ci-après, concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et les établissements de soins/santé.

VALEURS LIMITES, EN dB (A)				
Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	50	62	65	60

Tableau 2 : Valeurs limites (extrait de l'arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement)

Selon la réglementation française, au-delà de ces valeurs limites, les niveaux d'exposition au bruit sont jugés excessifs et susceptibles d'être dangereux pour la santé humaine.

En l'absence d'objectif à atteindre en matière de réduction du bruit transcrits dans la réglementation française, des objectifs peuvent néanmoins être fixés individuellement par chaque autorité compétente (Conseil Régional, Conseil Départemental, intercommunalité, communes), au vu du diagnostic réalisé et de leur connaissance de leur territoire.

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national qui relève de la compétence de l'État, les objectifs de réduction sont ceux issus de la politique nationale de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB)¹².

Dans le cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran ou de merlon acoustique), les objectifs sont les suivants :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h-22h)	65	68	68
LAeq (22h-6h)	60	63	63
LAeq (6h-18h)	65	-	-
LAeq (18h-22h)	65	-	-

Tableau 3 : Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A) – circulaire du 25 mai 2004 Bruit des infrastructures de transport terrestres

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, d'autres valeurs font référence.

¹² Un point noir du bruit est un bâtiment sensible (habitation, établissement d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale), dont les niveaux sonores en façades dépassent, ou risquent de dépasser à terme les valeurs limites fixées (LAeq jour > 70 dB(A) ; LAeq nuit > 65 dB(A)), tout en répondant aux critères d'antériorité.

4 LE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNE D'AJACCIO

Le présent PPBE concerne les infrastructures routières communales écoulant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (trafic moyen journalier > 8 200 véhicules/jour). Il est établi sur la base des résultats des cartes de bruit stratégiques établies en 2022 (échéance 4).

L'étude porte sur 16 tronçons de voies communales, représentant un linéaire total d'environ 7 km de voies. Ces tronçons se situent principalement au centre-ville.

Nom de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire (en km)
avenue du Maréchal Juin	intersection T21	giratoire boulevard Sebastianu Costa	0,9
rue Achille Peretti	boulevard de l'Abbé Recco	rue jean Chiappe	0,5
rue Ange Moretti	rue Achille Peretti	intersection T21	0,2
boulevard de l'Abbé Recco	giratoire D61/ route d'Alata	boulevard Sebastianu Costa	0,6
boulevard Sebastianu Costa	boulevard de l'Abbé Recco	boulevard Louis Campi	0,8
boulevard Louis Campi	boulevard Sebastianu Costa	intersection T22 - route de Mezzavia	0,8
montée Saint-Jean	giratoire D61 - route d'Alata	cours Napoléon	0,5
boulevard Dominique Paoli	montée Saint-Jean	avenue du Président Kennedy	0,1
avenue Beverini Vico	avenue Napoléon III	cours Napoléon	0,3
rue Louis Frediani	cours Napoléon	boulevard Sampiero	0,1
quai l'Herminier	boulevard Sampiero	avenue Antoine Serafini	0,5
avenue Antoine Serafini	quai l'Herminier	rue des Glacis	0,1
rue Sergent Casalonga	cours Napoléon	avenue Impératrice Eugénie	0,1
avenue Impératrice Eugénie	rue Sergent Casalonga	rue Sylvestre Frasseto	0,3
cours Grandval	lycée Fesch	cours du Général Leclerc	0,3
cours du Général Leclerc	cours Grandval	place d'Austerlitz	0,4

Tableau 4 : Tronçons de routes communales cartographiées (Cartes de Bruit Stratégiques) à Ajaccio au titre de la 4e échéance de la directive

Analyse et caractéristiques des voies communales

Le réseau de voies cartographiées se distingue par le faible linéaire des tronçons constitutifs (16 tronçons, tous < 1 km).

On identifie un axe structurant au Nord formé par les boulevards de l'Abbé Recco, Sebastianu Costa et Louis Campi ainsi que des artères perpendiculaires à cet axe structurant comme l'avenue du Maréchal Juin, la rue Achille Peretti et la montée Saint-Jean. Ces derniers permettent de se connecter au front de mer (sur la T21 notamment, qui supporte un trafic élevé).



Figure 6 : Voies communales considérées dans le PPBE 4 de la commune d'Ajaccio

5 DEMARCHE MISE ŒUVRE PAR LA COMMUNE D'AJACCIO

L'élaboration du PPBE de la commune d'Ajaccio comprend cinq étapes :

- la réalisation d'un diagnostic qui repose en premier lieu sur l'analyse des cartes de bruit stratégiques de la commune d'Ajaccio ; elles permettent de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et d'obtenir une première visualisation des enjeux bruit,
- la détermination des secteurs à enjeux Bruit mais aussi les zones calmes potentielles,
- le choix des mesures permettant de réduire les niveaux de bruit depuis les 10 dernières années et pour les 5 prochaines années,
- la consultation du public afin de recueillir les avis des citoyens,
- la publication du PPBE définitif.

6 RESULTATS ET HIERARCHISATION DES SITUATIONS D'EXPOSITION AU BRUIT

6.1 Exposition au bruit routier communal - approche macroscopique issue des CBS4

- Population exposée

Les CBS 4 montrent (voir annexe 1) qu'environ 7 816 personnes soit de l'ordre de 10,5 % des habitants¹³ sont exposées au bruit des routes communales en journée (indicateur 24h ; Lden). D'après ces cartes, environ 4 956 personnes soit 6,6 % de la population sont exposées la nuit (22h-6h ; Ln).

Si l'on examine, au sein de cette population soumise au bruit routier, celle exposée à des valeurs excessives, i.e. au-delà des valeurs limites (Lden > 68 dB(A) en journée-24h ; Ln > 62 dB(A) de nuit), on comptabilise 1 195 personnes exposées en journée-24h (environ 1,6 % de la population d'Ajaccio) et 185 personnes la nuit.

- **Logements concernés**

Cette exposition à du bruit routier communal concerne 8 685 logements soit 24 % des logements en journée et 5 506 logements de nuit soit 15 % des logements¹⁴.

- **Établissements sensibles**

Des établissements sensibles (écoles, établissements de soins et santé) sont situés également le long des routes communales et exposés au bruit.

Deux établissements scolaires et un établissement de santé sont potentiellement exposés au-delà de la valeur limite réglementaire (Lden journée 24h, de 68 dB(A)).

- **Effets du bruit sur la santé**

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose-effet des effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Les résultats issus de la cartographie du bruit permettent aujourd'hui d'évaluer les plus importants effets du bruit sur la santé via des formules produites dans la directive européenne.

Les résultats issus des CBS 4 sur les voies communales sont présentés ci-après :

Effets nuisibles	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil	Cardiopathies ischémiques
Ajaccio voies communales 7 km	1 454	316	18

Tableau 5 : Population impactée par le bruit selon les effets sanitaires le long des routes communales

Sur les 7 km de voies communales cartographiées, on constate qu'une partie de la population ajaccienne est exposée à des effets pouvant être nuisibles pour leur santé. La forte gêne liée au bruit est l'effet le plus fréquent, toutefois des effets plus sévères sont relevés (forte perturbation du sommeil, cardiopathie ischémique).

6.2 Diagnostic acoustique territorialisé – complément d'analyse

Au-delà des données issues des cartes de bruit correspondant à une approche macroscopique, un approfondissement a été réalisé, à l'aide des Systèmes d'Information Géographiques (SIG) pour affiner le diagnostic le long des routes communales et pré-localiser les zones de forte exposition des populations.

¹³ % calculé à partir de la donnée population totale à Ajaccio (données INSEE RP 2021, pop = 74 632 habitants), entré en vigueur au 1 janvier 2024 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/7725600?geo=COM-2A004>)

¹⁴ % calculé à partir de la donnée logement à Ajaccio (données INSEE 2021 logements = 35 804)

L'objectif de cette démarche, basée sur une exploitation croisée par traitement géomatique, est :

1. d'alerter sur la présence potentiellement importante de populations vivant à proximité d'infrastructures bruyantes et fortement exposées. Dans ces situations, des investigations complémentaires seront à mener par la collectivité (études acoustiques ponctuelles et plus fines),
2. de fournir des critères pour la priorisation des secteurs à enjeux bruit.

Les données mobilisées pour l'identification des zones les plus bruyantes proviennent majoritairement de la base de données spécialement construite par le Cerema pour répondre à l'échéance 4 de la Directive Bruit (CBS4).

6.2.1 Bâtiments sensibles exposés au-delà des valeurs limites

Les bâtiments sensibles sont les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées...) et les établissements de santé (hôpitaux, maisons de retraites...).

L'identification des bâtiments sensibles fortement exposés au bruit est une étape indispensable pour mettre en place des stratégies efficaces de réduction du bruit et d'amélioration de la qualité de vie.

Les résultats détaillés sont présentés ci-après :

Typologie des bâtiments sensibles	Nombre total de bâtiments le long des voies communales
Bâtiments sensibles dépassant les valeurs limites en journée (Lden > 68 dB(A))	137
dont bâtiments d'habitation	133
. dont bâtiments accueillant du logement social	6
. dont bâtiments (habitations) localisés dans un Quartier Prioritaire de la Ville (QPV)	8
dont bâtiments d'enseignement	4
dont bâtiments de santé	0
Bâtiments sensibles dépassant les valeurs limites jour et nuit (Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A))	57

Tableau 6 : Bâtiments sensibles exposés au-delà des valeurs limites à Ajaccio le long des routes communales

Il ressort que 137 bâtiments sensibles sont exposés au-delà des valeurs limites fixées par la France le long des voies communales à Ajaccio. Sur ces bâtiments, 57 continuent d'être fortement exposés durant la période nocturne (Ln > 62 dB(A)), ce qui engendre pour la population résidant à proximité de ces routes une forte gêne et une perturbation de leur sommeil.

- Établissements sensibles

Les Cartes de Bruit soulignent que des établissements sensibles sont potentiellement concernés par un dépassement des seuils réglementaires.

Un travail spécifique complémentaire d'identification de ces établissements a été réalisé. Il est basé sur l'exploitation de bases de données et d'outils cartographiques disponibles (bases établissements scolaires, établissements d'accueil et d'éveil de l'enfant, établissements recevant des populations vulnérables, base fournie par la commune, Google Road, Google satellite, Street view). Il mobilise également les cartes de bruit de type A et C (seuils de 65 dB(A) et 68 dB(A)).

Par cette approche, il est possible de localiser plus finement les établissements scolaires et de santé potentiellement exposés à un niveau de bruit important (Lden > 65 dB(A)). Les situations les plus critiques (Lden > 68 dB(A)) sont également mises en évidence.

Les résultats sont présentés ci-après :

Nom de l'établissement Lden > 68 dB(A) (valeur réglementaire) Lden > 65 dB(A) (valeur de gêne)	Nature	Capacité	Infrastructure bruyante
groupe scolaire Fesch (collège et lycée concernés)	Enseignement	>1 000 élèves	cours Grandval
école élémentaire Sampiero	Enseignement	173 élèves	quai l'Herminier
école maternelle Scola Materna – annexe	Enseignement	82 élèves	cours du Général Leclerc
école primaire Simone Veil	Enseignement	195 élèves	avenue du Maréchal Juin
lycée professionnel Finosello	Enseignement	440 élèves	boulevard Sebastianu Costa
lycée professionnel Jules Antonini	Enseignement	395 élèves	avenue du Maréchal Juin
IME Les Salines	Enseignement et médical	NR	avenue du Maréchal Juin

Tableau 7 : Établissements sensibles exposés au bruit routier le long des routes communales

6.2.2 Définition et hiérarchisation des tronçons routiers à fort enjeux bruit

La localisation des bâtiments sensibles exposés à des niveaux sonores excessifs correspond à une première étape.

La seconde consiste à définir des zones fortement soumises au bruit routier et les hiérarchiser entre elles. Cette étape a pour objectif d'alimenter la réflexion sur les actions à mettre en place (lieux à traiter en priorité), en termes de réduction efficace et optimiser les financements alloués à la politique de lutte contre le bruit durant les 5 prochaines années.

Concrètement, la démarche consiste à découper le réseau communal cartographié (7 km) en zones « cohérentes » en termes d'exposition des bâtiments sensibles au bruit, en ciblant l'analyse sur les secteurs les plus exposés. Elle repose sur 2 étapes successives :

- **Étape 1 : segmentation du réseau routier communal**

Des zones sont définies sur la base de la proximité des bâtiments sensibles entre eux fortement exposés au bruit (à minima en journée). Les bâtiments suivants sont considérés : habitations, établissements scolaires, hôpitaux etc.

Par définition, tous les bâtiments sensibles fortement exposés se trouvent dans une zone.

La segmentation est construite de façon à ne pas générer une fragmentation excessive.

Cette approche a permis de définir **12 zones fortement exposées au bruit**.

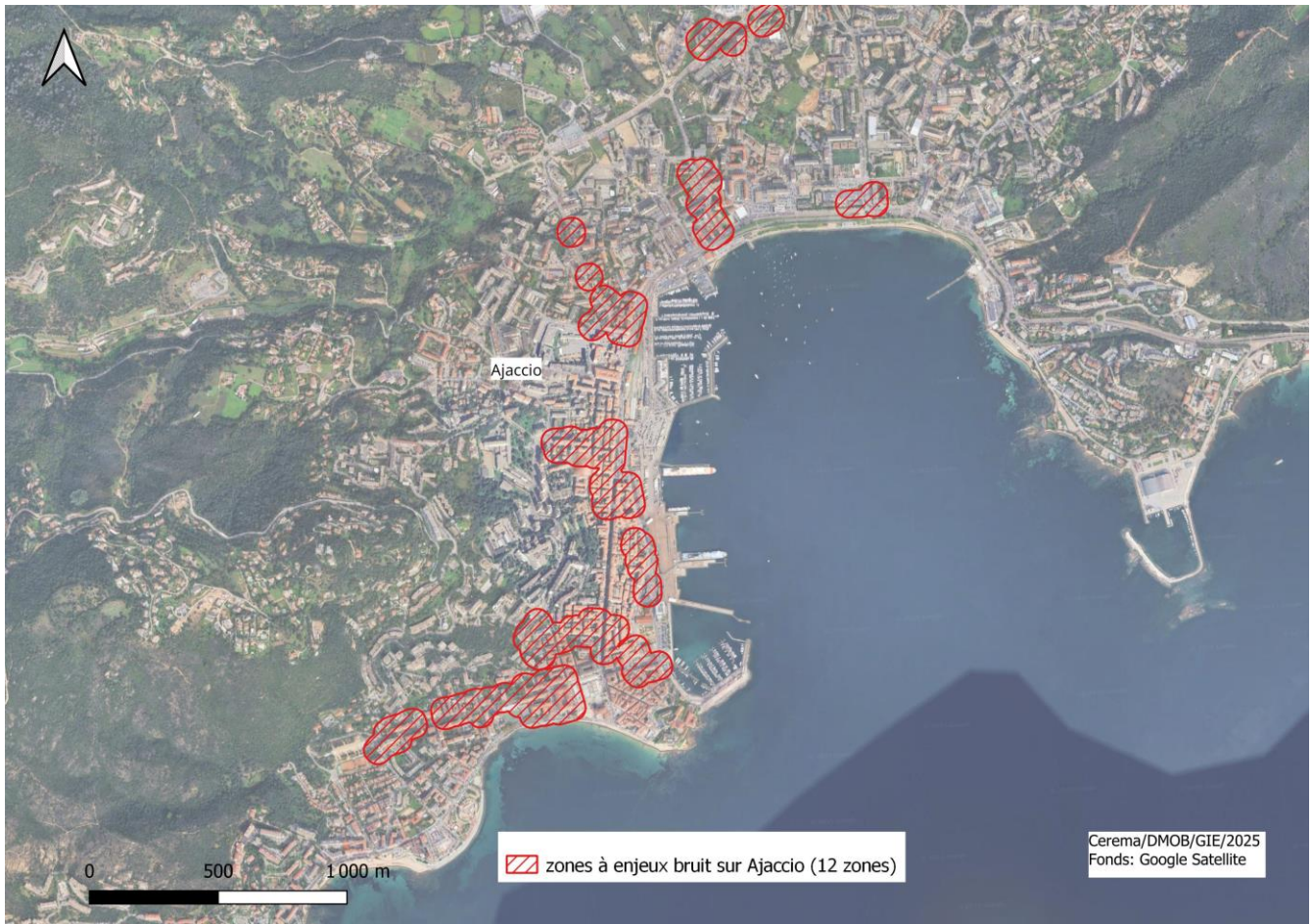


Figure 7 : Création des zones à enjeu Bruit sur le réseau routier communal d'Ajaccio

- Étape 2 : Hiérarchisation des 12 zones - critères retenus

Au sein de ces 12 zones, une qualification des enjeux est définie. Puis, une hiérarchisation des zones est proposée. Cette hiérarchisation est établie à partir d'une analyse multicritère ; les différents critères sont pondérés en fonction de leur importance relative :

- population exposée au-delà des valeurs limites (pondération 50 %). Ce critère, le plus contributif, reflète l'objectif primordial de préserver la santé de la population en privilégiant les zones où le nombre d'habitants exposés au bruit est le plus élevé,
- bâtiments sensibles dépassant les valeurs limites (20 %) : ce critère permet de prendre en compte l'exposition nocturne pouvant engendrer des perturbations du sommeil,
- vulnérabilité de la population (20 %). Ce critère intègre différentes dimensions de vulnérabilité :
 - Établissements scolaires et de santé (30 %) : la présence de ces établissements souligne l'importance de protéger les populations les plus fragiles (jeunes...)
 - Quartiers prioritaires (5 %) : les quartiers prioritaires de la politique de la ville font l'objet d'une attention particulière sur les questions de cadre de vie des habitants, au travers de dispositifs comme le plan de renouvellement urbain
 - Logements sociaux (5 %) : les habitants de ces logements sont souvent plus exposés aux nuisances sonores et moins en mesure de s'en protéger (populations fragiles, travaux à réaliser par le bailleur).

Cette pondération permet de hiérarchiser les zones en fonction de la combinaison de ces différents critères, offrant ainsi une vision globale mais surtout nuancée de la situation.

Une échelle de notation pouvant aller jusqu'à 5 a été utilisée pour chaque critère. A titre d'exemple, pour la population exposée, la notation va de 1 à 5, 1 correspond à une population « peu » impactée (en nombre d'habitants), 5 à une population fortement impactée dans la zone.

La note globale de chaque zone est obtenue à partir d'une moyenne pondérée des notes attribuées à chacun des critères. Cette note permet de classer les zones selon un gradient d'enjeux allant de « faible » à « fort » (3 niveaux d'enjeux).

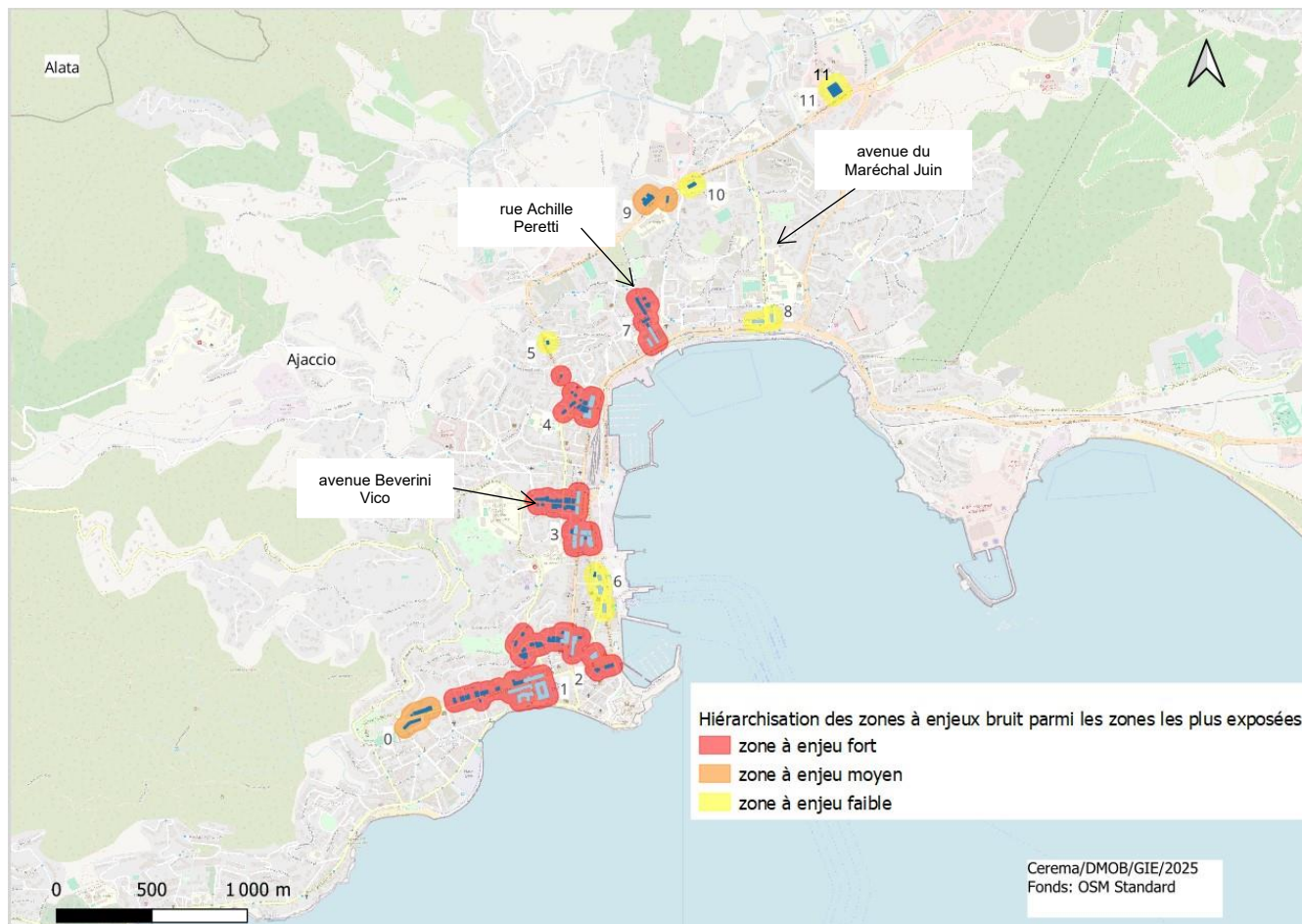


Figure 8 : Hiérarchisation des zones à enjeux bruit parmi les secteurs les plus exposés

Numéro zone	Infrastructure bruyante	Enjeu bruit	Commentaire
1	cours Grandval/ cours du Général Leclerc	FORT	> 400 personnes exposées à Lden > 68 dB, 9 bâtiments exposés à Ln > 62 dB, présence de 2 établissements sensibles (collège et lycée Fesch), bâtiments d'habitation collectifs R+4*
2	rue Sergent Casalonga/ av Impératrice Eugénie/ av Antoine Serafini/ cours Napoléon	FORT	> 400 personnes exposées à Lden > 68 dB, 11 bâtiments exposés à Ln > 62 dB, bâtiments d'habitation collectifs R+3 à R+4
3	rue Louis Frediani/ cours Napoléon/av Beverini Vico	FORT	> 400 personnes exposées à Lden > 68 dB, 16 bâtiments exposés à Ln > 62 dB, bâtiments d'habitation collectifs R+4
7	rue Achille Peretti/ rue Ange Moretti	FORT	> 400 personnes exposées à Lden > 68 dB, 6 bâtiments exposés à Ln > 62 dB, zone localisée dans un QPV Salines-Cannes, présence de logements sociaux
4	montée Saint-Jean	FORT	> 400 personnes exposées à Lden > 68 dB, présence de logements sociaux en R+4

0	cours du Général Leclerc	MOYEN	> 300 personnes exposées à Lden > 68 dB, présence de bâtiments d'habitations en R+5 minimum
9	bd Sebastianu Costa	MOYEN	> 300 personnes exposées à Lden > 68 dB, zone localisée dans un QPV Nord Rocade, présence de logements sociaux, bâtiments en R+6
5	montée Saint-Jean	FAIBLE	> 30 personnes exposées à Lden > 68 dB, bâtiment en R+6
6	quai l'Herminier/ bd du Roi Jérôme	FAIBLE	< 20 personnes exposées à Lden > 68 dB, 5 bâtiments exposés à Ln > 62 dB, présence d'1 établissement sensible (école Sampiero)
8	avenue du Maréchal Juin	FAIBLE	> 100 personnes exposées à Lden > 68 dB, 5 bâtiments exposés à Ln > 62 dB, zone localisée dans un QPV, présence de logements sociaux, bâtiments en R+6
10	bd Sebastianu Costa	FAIBLE	> 50 personnes exposées à Lden > 68 dB, zone localisée dans un QPV Nord Rocade, bâtiments en R+6
11	bd Louis Campi	FAIBLE	> 100 personnes exposées à Lden > 68 dB, bâtiments en R+5

* définition R+ : . désigne les niveaux d'une construction (R : rez-de-chaussée ou niveau 0 ; R+1 : premier étage ; R+2 deuxième...)

Tableau 8 : Hiérarchisation des 12 zones les plus bruyantes – caractérisation de l'exposition au bruit

Les zones à enjeux forts sont liées à une forte exposition des populations (> 400 habitants en journée) ; elles correspondent notamment aux abords des voies communales Achille Peretti, avenue Beverini Vico, cours Grandval et de la Montée Saint-Jean. Ces zones abritent des bâtiments d'habitation collectifs avec une population qui reste exposée la nuit.

Les zones à enjeux moyens présentent un peu moins de population exposée au-delà des valeurs limites ; elles sont localisées au niveau de la Rocade et à proximité de la place d'Austerlitz au bout du cours Général Leclerc.

6.3 Localisation des zones calmes potentielles

Un premier travail a consisté à identifier les espaces de détente et de loisirs sur la commune d'Ajaccio pouvant rentrer dans la définition d'une zone calme sur la base des critères suivants : espaces de détente et de loisirs privilégiés pour une demi-journée ou une journée entière ; possédant une qualité paysagère et environnementale ; accueillant des publics variés (des jeunes, des personnes âgées, des familles) ; pour des usages diversifiés (sportif, récréatif, passif).

Dix-neuf sites ont pu être identifiés ; ils sont présentés dans la carte ci-dessous :

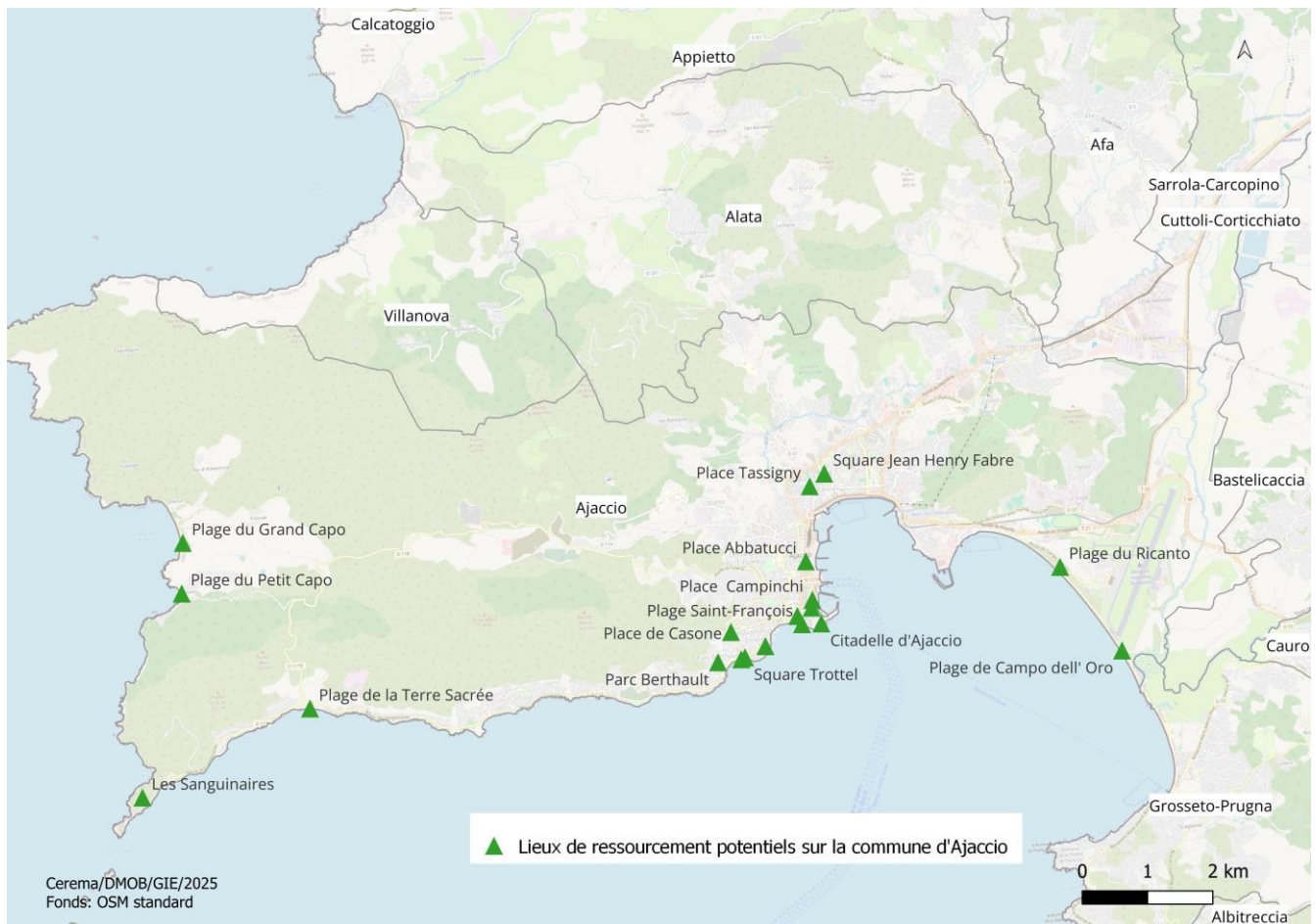


Figure 9 : Localisation des zones calmes potentielles sur la commune d'Ajaccio

Néanmoins, pour garantir un cadre de vie agréable, ces espaces doivent répondre à des exigences en matière de niveau sonore. En effet, les abords des voies routières constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels il peut être difficile de préserver des zones calmes à moins de requalifier complètement l'usage de la voie ou de combiner plusieurs actions.

La superposition des cartes de bruit et des zones calmes potentielles permet d'apprécier l'incidence du bruit routier sur l'environnement de ces lieux de détente et de loisirs.

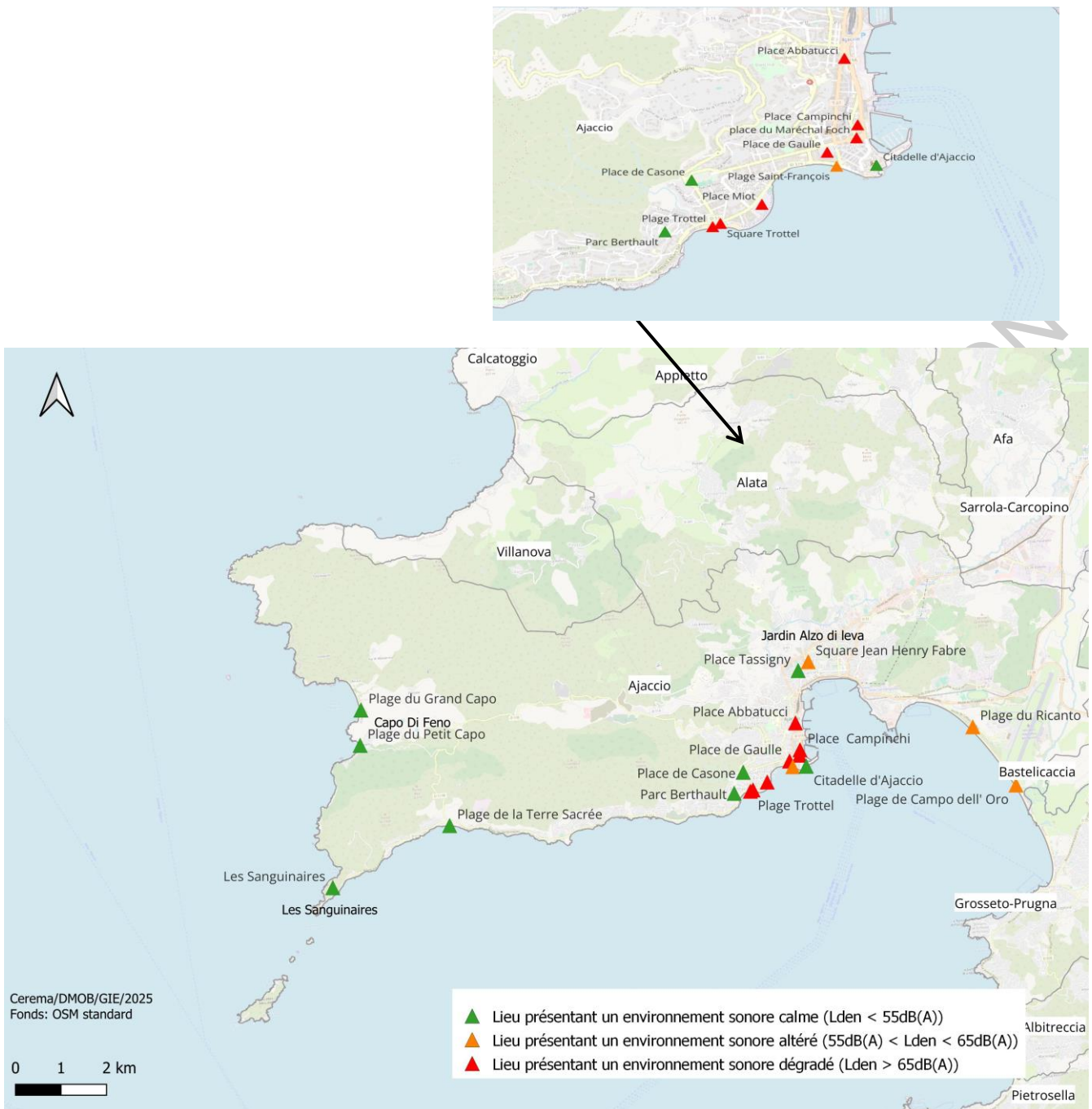


Figure 10 : Impact du bruit routier sur les zones calmes potentielles

Huit lieux répondent à la fois au critère acoustique ($L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$) et au critère qualitatif (usage des lieux) sur la commune d'Ajaccio. Trois sont situés en dehors de la ville (Les Sanguinaires, plages du Grand Capo et du Petit Capo). Les cinq autres sont en cœur de ville. Il s'agit de poumons de respiration du centre-ville - le Parc Berthault, la citadelle d'Ajaccio ou encore la place de Lattre de Tassigny, qui offrent également un lieu propice à la détente.

En cœur de ville, Ajaccio est doté de nombreuses places qui offrent aux ajacciens des usages intéressants (lecture, balade, proximité du centre-ville...) proches de chez eux. Néanmoins, ces lieux se concentrent bien souvent à proximité d'axes très bruyants ; ils sont donc exposés voire fortement exposés au bruit routier ($L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$).

Enfin, certains espaces se situent dans des environnements sonores dégradés ($> 65 \text{ dB(A)}$). C'est le cas pour la place de Gaulle (place du Diamant), les places Campinchi, Abbatucci ou encore le square Trottet.

7 LA POLITIQUE COMMUNALE ET LES MESURES ENGAGEES ET/OU REALISEES AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES SUR LE RESEAU COMMUNAL

7.1 Principes généraux de l'amélioration de l'environnement sonore

De façon générale, les politiques de lutte contre les pollutions sonores générées par les routes reposent à la fois sur la mise en œuvre de mesures préventives (globales ou spécifiques) et correctives/curatives.

Les mesures de prévention du bruit concernent (liste non exhaustive) le diagnostic, des aménagements sur les voies ou en termes de transport-mobilité durable susceptibles d'améliorer localement la situation sonore (mesures de limitation de vitesses, de fluidification voire de diminution de trafics, favorisation des mobilités collectives et des mobilités actives...) jusqu'aux projets de déviation permettant de réduire le trafic.

Le classement sonore des voies constitue aussi un dispositif principal de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances sonores le long des infrastructures.

Les mesures correctives/curatives reposent essentiellement sur des solutions de protection à la source (mise en place d'écrans, murs et merlons ; revêtements de chaussées peu bruyants) ou encore l'isolation acoustique de façades.

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées depuis 10 ans, et celles prévues pour les cinq années à venir.

7.2 Bilan des actions menées sur le réseau routier communal ces dix dernières années (période 2015-2025)

7.2.1 Bilan des actions menées en matière d'actions à la source

- **Zones 30, circulations apaisées**

La zone 30 km/h n'est pas qu'une simple limitation de vitesse. C'est une véritable philosophie de l'aménagement urbain qui vise à rééquilibrer le partage de l'espace public. Dans ces zones, l'automobiliste n'est plus prioritaire et doit adapter sa conduite à l'environnement.

En effet, la zone 30 s'accompagne d'aménagements physiques qui rappellent aux conducteurs qu'ils entrent dans un espace partagé dont il n'est pas prioritaire (cyclistes, piétons).

Depuis 2018, la ville a réalisé de nombreux abaissements de vitesse dans la commune, passant de 50 à 30 km/h, voire 20 km/h ou 10 km/h lorsqu'il s'agit de zones de rencontre. La localisation des voies communales concernées est présentée ci-dessous :

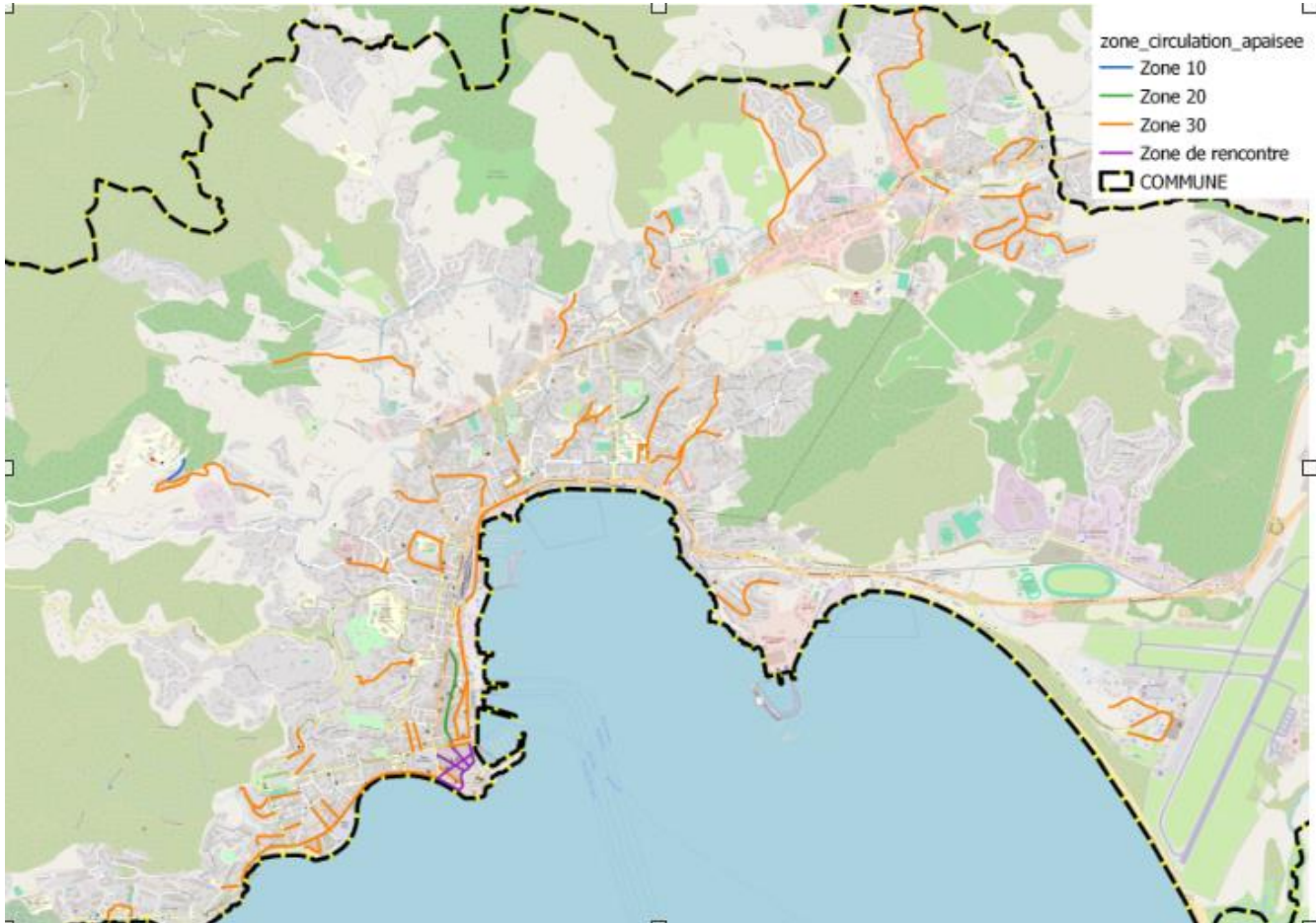


Figure 11 : Localisation des voies communales concernées par un abaissement de la vitesse réglementaire

- **Le renouvellement des enrobés**

Entre 2019 et 2025, la commune a consacré un budget d'environ 2 M€ pour la rénovation des voiries sur la commune.

- **La piétonisation saisonnière du centre-ville**

Ajaccio expérimente depuis 2023 la piétonisation saisonnière (de avril à septembre) sur plusieurs rues du centre-ville - *rues du Roi de Rome, Notre-Dame, Zevaco Maire, Bonaparte et Pozzo Di Borgo*-, avec une volonté que cette expérimentation saisonnière se pérennise à terme.

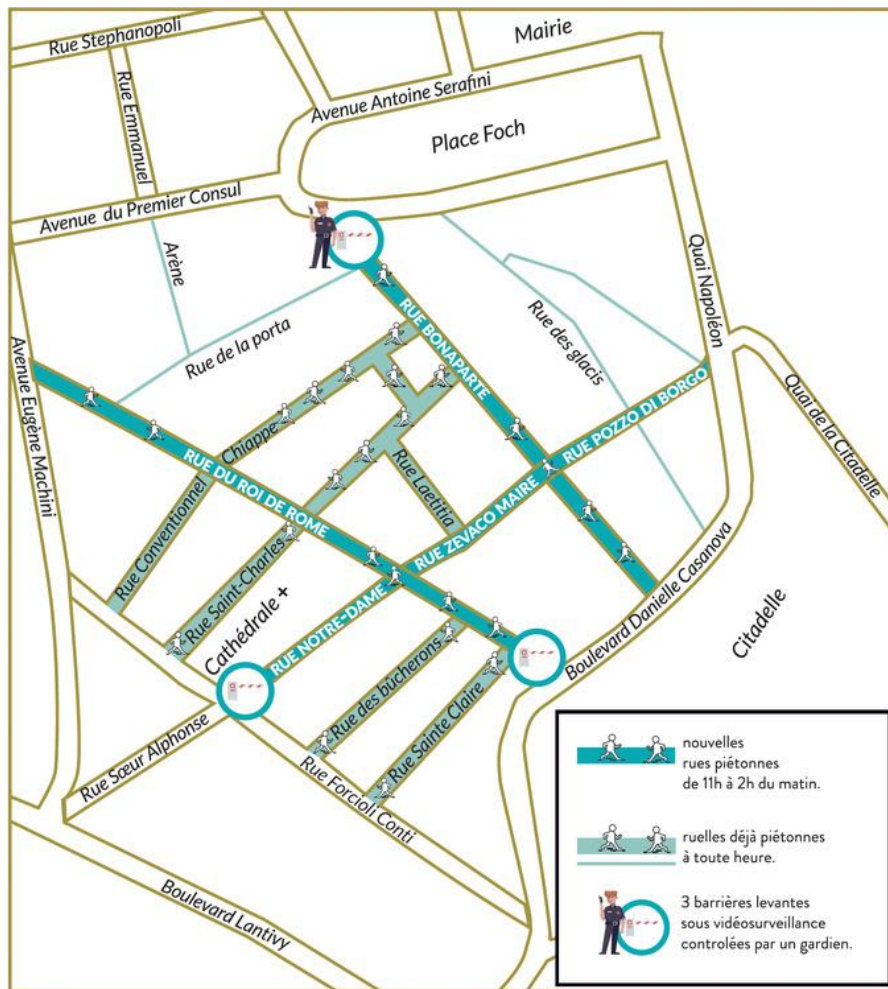


Figure 12 : Localisation des rues piétonnes saisonnières sur la commune d'Ajaccio

7.2.2 Bilan des actions menées par l'intercommunalité (CAPA)

• Développement des transports collectifs

Le développement des transports collectifs encourage les habitants à privilégier ce mode de transport plutôt que la voiture individuelle. Cela contribue directement à réduire le nombre de voitures sur la route et par conséquent à diminuer le bruit routier.

Au cours de ces 10 dernières années, les principales évolutions survenues dans le domaine sont :

Le réseau de transports collectifs « Muvistrada » a été restructuré et modernisé.

En 2016 :

- **la navette maritime « Muvimare »** est mise en place pour relier Porticcio au centre-ville d'Ajaccio, permettant de décongestionner certains axes routiers,
- **l'application mobile « CAPAmove »** est proposée aux usagers. Elle centralise les informations sur les trajets, les horaires de bus et d'autres modes de transport.

En 2017 :

- **une expérimentation électrique** est menée par la CAPA : expérimentations avec des bus 100 % électriques de plus grande taille, comme le Bluebus, pour évaluer leur performance avant de procéder à des acquisitions plus importantes. Le renouvellement de la flotte vise à intégrer de plus en plus de véhicules à faible émission, notamment des bus électriques, même si les lignes principales sont encore majoritairement desservies par des véhicules thermiques ou hybrides.

En 2018 :

- suite à la requalification de « La Rocade » en boulevard urbain, deux **voies bus** sont **créées** sur les boulevards de l'Abbé Recco/Sebastianu Costa et Louis Campi,
- **les navettes électriques**, mini-bus de petit gabarit (23 places) totalement gratuites, sont mises en place. Elles sont spécifiquement adaptées pour circuler dans les rues étroites du centre-ville et des zones piétonnes. Elles sont conçues pour des trajets courts et pour faciliter le « dernier kilomètre », en complément du réseau principal. La navette « Citadina », relie les Jardins de l'Empereur à la gare CFC, tandis que la navette « Miséricorde » dessert le centre-ville à partir du parking de la Miséricorde.

Pour terminer, des investissements ont été faits pour le renouvellement de la flotte de bus et préparer l'évolution du parc d'autobus.

- **Les pistes cyclables**

D'une manière générale, la CAPA en lien avec les gestionnaires de voirie concernés (commune ou Cdc principalement) déploie progressivement son réseau de pistes cyclables afin de structurer un réseau continu et sécurisé entre les quartiers et les communes du territoire ; deux nouvelles pistes ont été créées sur la commune d'Ajaccio: une sur l'avenue du Maréchal Juin en 2022, une autre sur la rue Achille Peretti en 2024.

En 2020, la ville a également participé à la réfection de la piste cyclable située en front de mer depuis le quai des Torpilleurs au bas de l'avenue du Maréchal Juin complétée par des aménagements du même type réalisés par la Cdc sur les tronçons dont elle est gestionnaire.



Figure 13 : Aménagements cyclables de la CAPA

- **Co-voiturer en pays ajaccien**

Le co-voiturage contribue également à la réduction du bruit dans l'environnement en diminuant le nombre total de voitures en circulation.

En 2024, le pays ajaccien a mis en place un dispositif en faveur du co-voiturage.



Figure 14: Dispositif de co-voiturage

- **Les Vélos à Assistance Électrique (VAE) : une autre façon de se déplacer dans les trajets quotidiens professionnels**

En 2023, la ville d'Ajaccio en partenariat avec l'intercommunalité a acquis une dizaine de VAE. Ces derniers sont mis à disposition des agents municipaux pour leurs déplacements professionnels, dans le but de les encourager à adopter une mobilité plus durable.

7.2.3 Bilan des actions menées en faveur du cadre de vie (co-bénéfice)

La présence de végétation a un impact important sur la perception sonore d'après différentes études psychoacoustiques. En plus de réduire la gêne ressentie à cause du bruit, la présence de nature en ville permet de jouer sur l'absorption des ondes sonores avec la désimperméabilisation des sols mais également de faire émerger des sons naturels (chants d'oiseaux, bruit de l'eau), ressentis positivement par la population. Enfin, masquer les sources de bruit, comme le bruit routier, par exemple par de la végétation, réduit la perception sonore et permet une meilleure acceptation du bruit.

- **La végétalisation de la ville**

La commune s'est engagée dans une stratégie opérationnelle de végétalisation et de renaturation. Elle souhaite accentuer le maillage vert urbain en développant de nouveaux espaces végétalisés et arborés. Les réalisations de ces dernières années sont les suivantes :

<p>En 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ traversée de Mezzavia : 17 arbres d'alignement + 16 arbres sur le parking ▪ cours Napoléon phase 1 : 40 arbres d'alignement ▪ rocade, phase 4 : 5 Magnolia grandiflora cépée sur les ronds-points ▪ traverse des Cannes : 5 aulnes + 2 palmiers ▪ avenue du Maréchal Juin : 24 arbres d'alignement ▪ cours Grandval : 3 arbres d'alignement ▪ place Jean Casili et rue François Pietri : 14 arbres d'alignement 	<p>En 2023</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ plantations rocade phase 4 : 85 arbres d'alignement ▪ plantations cours Napoléon phase 2 : 54 arbres d'alignement ▪ plantation aire de jeux de Pietralba : 3 mûriers ▪ remplacement d'arbres morts dans divers quartiers de la ville : 26 arbres ▪ plantations boulevard Madame Mère : 11 arbres d'alignement, 3 essences différentes ▪ rue Vincent de Moro-Giafferi : 5 aulnes cépée ▪ avenue Jean-Jérôme Levie : 10 arbres d'alignement, 2 essences différentes
<p>En 2024</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ inauguration cours Napoléon + Piazzetta : 127 arbres plantés soit une augmentation de 67 % d'arbres ▪ création de jardinières, plantation d'arbres rue Sébastiani, promenade D. Casanova, Antiquarium, place Mère Theresa ▪ replantation promenade Matisse : 30 arbres plantés ▪ requalification paysagère de la place Foch-Serafini et de l'avenue du 1er Consul -> 95 000 euros HT de plantations : <ul style="list-style-type: none"> – 20 palmiers de 4 essences différentes – 66 arbres feuillus de 11 essences différentes – 86 massifs de pied d'arbre de 4 essences différentes 	

Tableau 9 : Travaux de végétalisation entrepris ces dernières années

Pour en savoir plus : https://ajaccio.corsica/wp-content/uploads/2025/02/2023_267-Strategie-operationnelle-de-vegetalisation-et-de-renaturation-.pdf

- **La désimperméabilisation des cours d'écoles**

Les cours d'écoles d'Ajaccio, majoritairement recouvertes de bitume imperméable, contribuent de manière significative aux îlots de chaleur urbains. Un objectif majeur est donc de remplacer ces sols minéraux par des sols végétalisés afin de les réduire.

Par cette action, la ville bénéficie également d'un co-bénéfice important : la végétalisation améliore l'absorption acoustique, ce qui permet de remédier aux phénomènes de réflexion du bruit inhérent aux surfaces dures.

Ces espaces offrent par ailleurs une double opportunité d'amélioration du cadre de vie pour les enfants et pour la ville.

Considérant que les écoles forment un maillage essentiel et présent dans tous les quartiers d'Ajaccio, la municipalité a décidé d'accélérer la transformation de ces espaces.

Quatre écoles ont d'ores et déjà été aménagées dans cette optique, avec pour premier effet la réduction des surfaces minérales et l'amélioration de l'absorption acoustique :

- 2023 : école Danielle Casanova
- 2024 : école Saline VI
- 2025 : école Jardins de l'Empereur et Tino Rossi

Cette dynamique sera maintenue durant les années à venir.



Figure 15 : Travaux réalisés dans la cour d'école les Jardins de l'Empereur

7.2.4 Bilan des actions contre le bruit de voisinage

Bien que le bruit des transports, en particulier le bruit routier, soit la principale source de nuisances, il est tout aussi essentiel de limiter le bruit de voisinage, qui peut avoir des effets similaires, comme la perturbation du sommeil.

La ville d'Ajaccio a mis en place les règles suivantes en terme de **sonorisation des terrasses** :

CONCILIER ANIMATIONS ET TRANQUILITÉ DU VOISINAGE

La réglementation nationale et locale ne permet pas la sonorisation permanente des terrasses.

MAIS,

pour organiser des événements exceptionnels (concert, fêtes particulières...), la Ville peut vous autoriser, jusqu'à 12 fois en 1 an ou 3 fois sur une saison de 3 mois consécutifs, à diffuser de la musique amplifiée devant votre établissement.

COMMENT ?

En formulant une demande de dérogation sur la boîte mail hygiene@ville-ajaccio.fr, 20 jours avant l'événement.

Les renseignements à fournir sont les suivants :

- Coordonnées précises du demandeur avec téléphone et adresse électronique
- Horaires et date de l'événement
- Lieu de l'événement (adresse précise)
- Nature précise de l'événement
- Descriptif des dispositifs de sonorisation prévus (puissance de la sonorisation, nombre et puissance des hauts-parleurs, localisation précise)
- Niveaux sonores prévus à l'émission
- Descriptif des dispositions qui seront prises pour la protection auditive du public
- Descriptif des dispositions qui seront prises pour limiter les nuisances sonores pour le voisinage
- Plan de situation du lieu de l'événement avec localisation des sources de bruit, des habitations les plus proches et des zones réservées au public

QUELLES RÈGLES À RESPECTER ?

L'arrêté municipal qui vous sera transmis pour l'organisation de la soirée contiendra des horaires et niveaux sonores à respecter pour protéger le voisinage mais aussi votre clientèle. Il vous suffit ensuite d'afficher ce document à l'extérieur de votre établissement et de le présenter en cas de contrôle.

ET SI JE DIFFUSE AUSSI DE LA MUSIQUE À L'INTÉRIEUR OU QUE JE VEUX FAIRE DES SOIRÉES TRÈS RÉGULIÈREMENT EN SAISON OU MÊME À L'ANNÉE ?

Dans ce cas, vous devez faire réaliser une **Étude d'Impact des Nuisances sonores** par un cabinet spécialisé. Elle déterminera si des travaux d'isolation doivent être mis en œuvre, s'il faut installer un limiteur de pression acoustique, comment orienter les enceintes... Ce document sera étudié dans sa partie technique par la Ville, et validé administrativement par les services de la Préfecture.

BRUITS DE COMPORTEMENT

Ils surviennent en cours de soirée mais aussi à la fermeture, et sont parfois très gênants pour le voisinage : regroupements, cris... Si votre établissement est installé dans une rue avec des habitations, il est de vos responsabilités de sensibiliser vos clients à ce sujet. Lorsque vous avez obtenu une dérogation pour l'organisation d'une soirée musicale, vous êtes responsable des bruits causés par le démontage des installations à la fin de l'événement.

Figure 16 : Plaquette d'information de la commune relatif aux lieux diffusant des sons amplifiés

Par ailleurs, afin de lutter plus efficacement contre les nuisances sonores occasionnées par les motos et scooters motorisés trafiqués, la mairie d'Ajaccio a investi en 2023 8 500 euros dans l'achat d'un sonomètre.

PROJET SOUMIS A CONSULTATION

8 PROGRAMME D' ACTIONS POUR LES 5 PROCHAINES D' ANNEES (2025-2030)

8.1 Axe 1 : Réglementer et sensibiliser aux nuisances sonores

Action 1 : Veiller au respect des réglementations destinées à prévenir les nuisances sonores

- **Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles/ voies existantes modifiées**

Une réglementation¹⁵ encadre la prise en compte du bruit dans les projets d'aménagements d'infrastructures de transport de voies nouvelles (ex : projet de déviation) et la modification « significative » de voies existantes (ex : aménagement sur place type créneau de dépassement).

Ainsi, pour chaque projet, la contribution sonore en façade des bâtiments riverains antérieurs au projet est évaluée, au travers d'indicateurs acoustiques réglementaires¹⁶, afin de définir les objectifs acoustiques assignés au projet d'une voie nouvelle et/ou d'apprécier le critère « significatif » dans le cas d'une voie existante modifiée.

En cas de dépassement, le maître d'ouvrage est tenu d'assurer une protection acoustique (murs anti-bruit, merlons, isolation de façade...) respectant la réglementation en vigueur (respect des niveaux sonores maximums admissibles par usage et nature des locaux¹⁷) et ne peut pas s'en dégager en versant une indemnité aux riverains. En effet, il convient de garder à l'esprit que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat sur toute la durée de vie de l'infrastructure.

- **Protection des bâtiments nouveaux le long de voies existantes : le classement sonore des voies**

La meilleure prévention pour lutter contre l'exposition aux nuisances sonores des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement bruyants. Toutefois, les contraintes géographiques et économiques, la saturation des agglomérations peut entraîner la création de zones d'habitation dans ces secteurs.

Il est rappelé alors que, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit, classés par arrêté préfectoral, sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes à la réglementation en vigueur.

Le classement sonore des routes en Corse a été arrêté par le Préfet le 25 septembre 2017.

Ce dispositif préventif a pour objectif principal d'assurer une information systématique des constructeurs quant à la gêne induite par les transports grâce au report des secteurs affectés par le bruit dans les documents/certificats d'urbanisme (POS, PLU, PLUi...) De plus, le constructeur dispose également de la méthode de détermination de l'isolement acoustique minimal des bâtiments d'habitations pour se protéger du bruit extérieur.

Ces informations sont disponibles dans les annexes 5.3. du PLU d'Ajaccio ainsi qu'auprès de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Corse du Sud (DDTM 2A).

- **Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux**

La mise en place de la nouvelle réglementation thermique RE2020 permet d'améliorer la qualité acoustique des bâtiments. Afin de remplir cet objectif, une attestation est à fournir lors du dépôt du permis de construire et une autre attestation de prise en compte de la réglementation acoustique est exigée à l'achèvement des travaux.

¹⁵ articles L571-1 et R571-44 à R571-52 du Code de l'Environnement

¹⁶ les indicateurs réglementaires sont le LAeq (6h-22h) et le LAeq (22h-6h)

¹⁷ se référer à l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, qui fixe les valeurs des niveaux sonores maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle

Cette obligation d'attestation acoustique est définie par le décret 2011-604 du 30 mai 2011 et par l'arrêté du 27 novembre 2012 relatif à l'attestation de prise en compte de la réglementation acoustique applicable en France métropolitaine aux bâtiments d'habitation neufs. L'attestation s'appuie sur des constats effectués en phases études et chantier et, pour les opérations d'au moins 10 logements, sur des mesures acoustiques réalisées à la fin des travaux de construction. Un guide d'accompagnement « Comprendre et gérer l'attestation acoustique » (janvier 2014) a été élaboré afin de faciliter l'application de cette réglementation.

Action 2 : Sensibiliser au bruit

L'accès aux cartes de bruit et aux PPBE permet aux citoyens de prendre connaissance des principales nuisances présentes sur le territoire et des mesures qui sont mises en œuvre par les acteurs locaux pour améliorer l'environnement sonore. Ces informations seront publiées sur le site de la mairie.

Une réflexion sera également engagée pour mener des actions en milieu scolaire : action de sensibilisation (expliquer ce qu'est le bruit, l'audition, les conséquences sur la santé...) ou sous forme de valisette pédagogique pour les enseignants.

Action 3 : Prise en compte du bruit dans les documents de planification territoriale (SCOT, PLU, PDU)

Le bruit est un élément à part entière de la planification urbaine. Sa gestion ne se limite pas à l'installation de murs antibruit, elle consiste à penser l'ambiance sonore d'un quartier ou d'une ville sur le long terme.

Les différents documents stratégiques de planification urbaine ou de mobilité doivent prendre en compte la question du bruit, avec pour objectif d'éviter d'exposer les populations à un niveau de nuisance que la réglementation reconnaît comme excessif et nuisible pour la santé.

C'est pourquoi, lors de l'élaboration des documents de planification urbaine (comme le PLU) ou des projets d'aménagement, il est essentiel de s'appuyer sur des outils cartographiques du bruit (classements sonores, cartes de bruit, diagnostics des PPBE) qu'il importe de faire connaître à l'ensemble des acteurs.

Pour une meilleure intégration des problématiques liées au bruit, ces outils peuvent aider à formuler des recommandations et des prescriptions qui contribuent à une meilleure qualité de vie sur le territoire.



La commune d'Ajaccio dispose d'un PLU (<https://ajaccio.corsica/plu/>) et d'un Plan de déplacement Urbain 2019-2029 (nouvelle nomenclature PDM), tous deux approuvés en 2019.

8.2 Axe 2 : Pour une ville plus apaisée : l'aménagement au service du report modal et de la réduction du bruit en ville

Action 1 : Vers un élargissement de la limitation à 30 km/h à de nouvelles voiries

La commune envisage le passage quasi généralisé en zone 30 sur l'ensemble de son territoire. Le Cerema accompagne la collectivité dans ses réflexions pour identifier le réseau de voies où une limitation à 30km/h pourrait être envisagée, et celles plus structurantes ou dont le contexte particulier ne rendait pas pertinente cette mesure (ces voies seraient laissées à 50 km/h).

Réseau projet

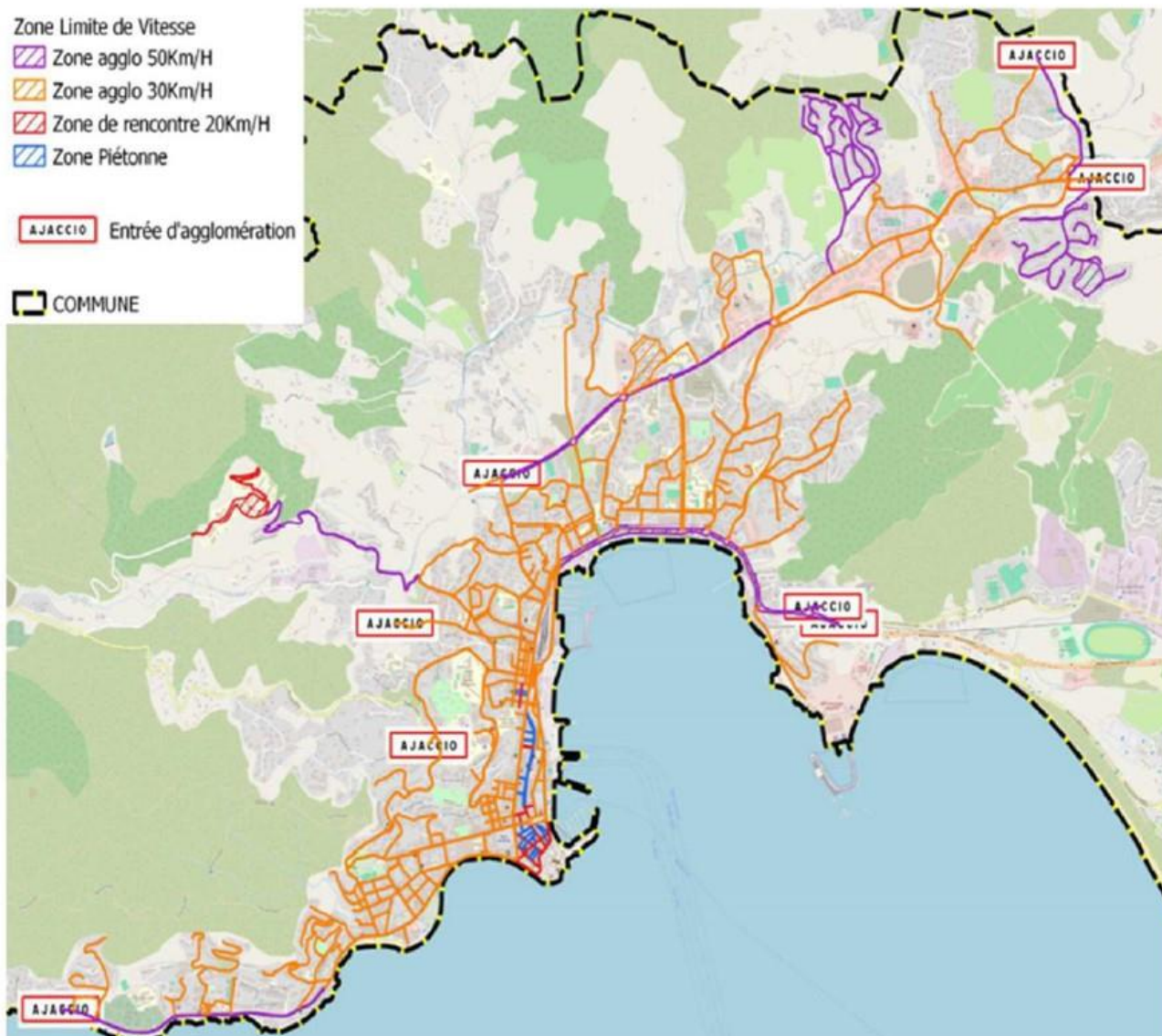


Figure 17 : Limitations de vitesse envisagées - projet à l'étude

L'objectif est clair : ralentir la circulation pour permettre un meilleur partage de l'espace public et un meilleur cadre de vie pour tous les usagers de la rue.

En parallèle, la ville d'Ajaccio mène un plan global de sécurisation des abords scolaires, avec notamment une requalification des voiries à proximité des établissements, pour améliorer le confort et la sécurité des familles (zones limitées à 30 km/h ou moins pendant les horaires scolaires, avec radars pédagogiques pour faire baisser la vitesse).

Action 2 : Les aires piétonnes : un retour de l'espace public pour les ajacciens

L'aire piétonne est la forme la plus radicale et la plus aboutie de réduction de la vitesse, car elle la supprime presque totalement pour les véhicules. Elle est conçue comme un lieu de vie et d'échanges, où la marche est le mode de déplacement par défaut.

Dans la continuité des expérimentations menées depuis 2023 sur la piétonnisation estivale de la vieille-ville, ce secteur est destiné à voir se transformer son aménagement pour rendre cette dernière quasi-permanente.



Figure 18 : Réflexion sur la piétonisation de la ville génoise

Action 3 : Agir sur la motorisation : les véhicules électriques

Les véhicules électriques (VE) et hybrides représentent une alternative innovante et durable aux véhicules thermiques. Ils permettent de réduire la pollution sonore et atmosphérique en milieu urbain tout en offrant une conduite plus économique. Le nombre de véhicules électriques et hybrides est en forte augmentation dans le parc automobile français. L'essor des véhicules électriques contribuera à une réduction du bruit de la circulation en milieu urbain.

Ajaccio s'engage activement dans une démarche de mobilité durable en intégrant des véhicules hybrides dans son plan de renouvellement de flotte, marquant un tournant vers une circulation plus verte et silencieuse.

C'est l'ensemble du pays ajaccien et tout particulièrement la CAPA qui est au cœur de cette stratégie, avec l'acquisition de VE pour plusieurs services de transport public, incluant :

- les futurs bus de la navette du centre-ville
- le transport à la demande
- le renouvellement de la flotte de la commune d'Ajaccio.

En parallèle, la ville prévoit un déploiement de bornes de recharges électriques sur les espaces publics. Cette infrastructure est essentielle pour accompagner le développement de la mobilité électrique, à la fois pour les véhicules de la ville et pour les particuliers.

L'adoption de ces véhicules propres, qu'ils soient électriques ou hybrides, est une réponse directe aux défis de la pollution sonore. Leur moindre impact sonore contribue à réduire les nuisances en milieu urbain, créant un environnement plus agréable pour tous les habitants.

Action 4 : L'intermodalité : des aménagements qui facilitent le passage d'un mode à l'autre

À Ajaccio, l'usage de la voiture est prédominant, notamment en raison de la concentration de grands pôles économiques et génère sans cesse du bruit routier. Le PDU 2019-2029 vise à réduire la place du véhicule individuel au profit des transports collectifs et de la mobilité douce.

Afin de faciliter le passage d'un mode de transport à un autre, l'agglomération d'Ajaccio a mis en place de nouvelles stratégies.

- **Pôles multimodaux et parkings relais** : il est prévu le réaménagement et le développement du réseau de transport en commun, avec la création de pôles multimodaux et de parking-relais en périphérie du centre-ville, pour inciter les conducteurs à laisser leur voiture et à utiliser les transports en commun.
Un pôle d'échanges multimodal a d'ailleurs été pré-ciblé vers l'entrée de la ville, au niveau du quartier de Saint-Joseph où transitent actuellement 40 000 véhicules/jour.
- **Valoriser le paysage ajaccien par le vélo** : la commune envisage de poursuivre les aménagements favorables à l'usage du vélo afin de limiter le nombre de discontinuités et de favoriser la lisibilité des itinéraires pour les trajets domicile-travail ou pour les loisirs.

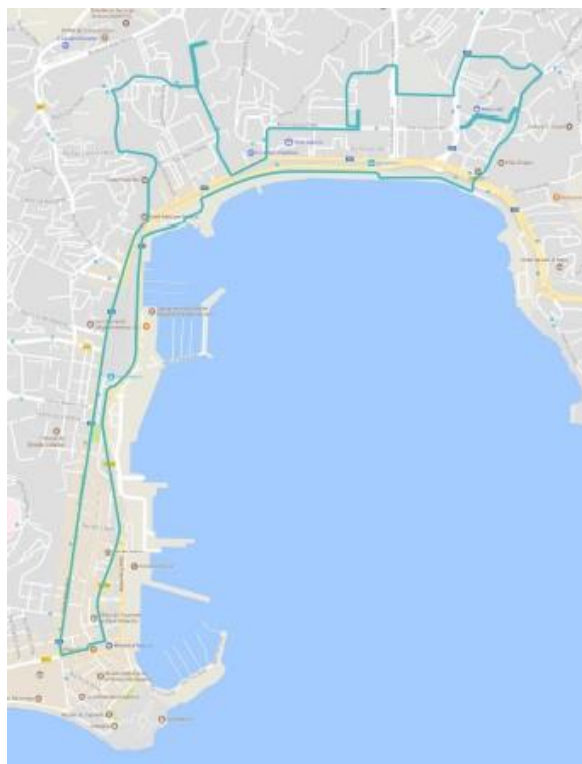


Figure 19 : Itinéraires identifiés pour la création de la boucle vélo du centre-ville

- **Un nouveau moyen de transport en pays ajaccien : embarquez à bord d'Angelo !**

Ce projet de liaison par câble, inscrit dans le plan d'actions du PDU, permettra de relier le quartier de Mezzavia à Saint-Joseph. Il se connectera aux autres modes de transports.

Ce projet de téléporté répond à deux objectifs majeurs :

- améliorer la santé publique : la mobilité en Corse est aujourd'hui l'un des premiers postes de pollution sonore
- fluidifier la circulation et diminuer l'usage de la voiture.



Pour en savoir plus : <https://www.ca-ajaccien.corsica/liaison-par-cable-angelo/>

Action 5 : Une nouvelle organisation de la ville en faveur d'un paysage sonore apaisé

Ajaccio a pour ambition de repenser entièrement la ville de demain ; un de ses objectifs est de réduire les nuisances. Le projet d'aménagement de la baie d'Ajaccio permettra de reconnecter la mer à la ville et contribuera notamment à apaiser le front de mer situé à proximité de la T21 où la circulation routière est très importante.

La ville d'Ajaccio, la CAPA, la Collectivité de Corse, la Chambre de Commerce et d'Industrie et l'État ont signé une déclaration d'intention en vue de concevoir un projet d'aménagement de la baie d'Ajaccio entre la gare d'Ajaccio et la plage d'Aspretto ; 2,3 km de façade littorale sont concernés.



Figure 20 : Localisation du projet « fonds de baie »

Ce projet a comme ambition de repenser entièrement le cadre de vie aux abords de la T21 très bruyante au profit de mobilités plus calmes : transports collectifs (TCSP, navette maritime, projet de téléphérique urbain), usage de la marche et du vélo.

Pour en savoir plus : [L'entrée de ville se réinvente](#)

8.3 Axe 3 : Valoriser des zones calmes et des « paysages sonores »

La ville d'Ajaccio définit ainsi une zone calme :

une zone calme est un espace naturel, public, aménagé ou non aménagé à destination des Ajacciens dans le cadre de leur ressourcement quotidien tant sur le plan mental que ludique (pratiques sportives, loisirs...)
et offrant un environnement sonore perçu positivement par ses usagers.
L'objectif est la préservation et/ou l'amélioration de la qualité de l'ambiance sonore au profit de sons naturels ou « agréables ».

Action 1 : Réhabiliter le parc paysager Armand Berthault

Le parc paysager Armand Berthault va bénéficier de travaux de réhabilitation et d'embellissement. Le but est de réaliser un jardin botanique, propice à la promenade et à la découverte d'essences venues des 5 continents, et de réaménager 7 720 m² de surface végétale en plein centre-ville.



Figure 21: Réhabilitation et revalorisation paysagère du parc Berthault

Cette opération est estimée à 1,3 M€ HT et offrira un grand espace de ressourcement pour les ajacciens.

Action 2 : Requalifier la place du Diamant

La requalification de la place du Diamant a pour objectif la mise en valeur des formes urbaines, de l'espace public et du patrimoine. Elle représente la principale place piétonne d'Ajaccio avec une superficie de 1,7 hectares ; 241 arbres de grandes tailles seront plantés sur la nouvelle esplanade.



Figure 22 : Future place du Diamant à Ajaccio

Action 3 : Créer un poumon vert de 8 hectares à l'entrée de ville : le futur parc Saint- Joseph

Le futur parc de Saint-Joseph qui se situera en entrée de ville illustre la volonté d'offrir une ville plus verte, tournée vers la nature et capable de combiner différents usages de pratiques de plein air (sportives, familiales, de loisirs).





La commune s'engage activement à améliorer le bien-être de ses habitants. Pour ce faire, elle ambitionne d'essayer de labelliser à minima une zone calme de son territoire d'ici 2029, en s'appuyant sur le label national QUIET.

Cette démarche volontariste vise à identifier, valoriser et préserver des espaces de tranquillité, offrant aux citoyens des lieux de ressourcement, loin du tumulte urbain. En s'inscrivant dans ce programme officiel, la commune montre sa volonté de s'aligner sur les meilleures pratiques et de positionner le calme comme un enjeu majeur de santé

publique et de qualité de vie. L'obtention de ce label est une reconnaissance concrète des efforts déployés pour offrir un environnement sonore plus sain à ses habitants.

8.4 Axe 4 : Rénover les bâtiments scolaires

Action 1 : Un programme de rénovation globale axé sur le confort d'apprentissage

Dans le cadre de sa politique de transition énergétique et de valorisation du patrimoine, la ville d'Ajaccio a lancé une opération de rénovation énergétique majeure sur deux groupes scolaires jugés prioritaires : Les Cannes et Salines VI.

Ces travaux, qui débuteront en 2026 pour une durée de deux ans, se concentreront sur des améliorations thermiques essentielles :

- isolation Thermique par l'Extérieur (ITE)
- remplacement des menuiseries et installation de brise-soleil
- mise en place d'une climatisation réversible avec Gestion Technique Centralisée
- installation d'une ventilation double-flux performante.

Au-delà de ces chantiers d'amélioration thermique, l'ambition de la commune est d'évoluer vers une rénovation plus globale en intégrant le confort acoustique pour un meilleur confort d'apprentissage.

Afin de garantir un cadre moins bruyant pour les enfants, un diagnostic acoustique complet sera réalisé dans ces deux écoles prioritaires. Ce diagnostic servira à établir des prescriptions précises en matière d'isolation phonique. Il permettra notamment de s'assurer que les nouvelles menuiseries et les systèmes de ventilation respectent les exigences réglementaires et contribuent efficacement à réduire les phénomènes de réverbération.

De plus, cette démarche sera étendue aux écoles situées dans des zones à fort enjeu bruit, comme l'école Sampiero, où un diagnostic similaire sera également mené.

9 JUSTIFICATION ET IMPACT DES MESURES

Les actions envisagées dans le présent PPBE ne permettent pas aujourd'hui d'estimer leur impact notamment le nombre de personnes concernées par une diminution du bruit mais contribuent fortement à une amélioration du cadre de vie.

10 FINANCEMENT DES MESURES ENVISAGEES

Les mesures proposées tiennent compte des moyens financiers qu'elle pourra mobiliser sur les cinq prochaines années.

11 BILAN DE LA CONSULTATION

11.1 Modalités de la consultation

Pour terminer, conformément à l'article R572-9 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public du 30 MARS 2026 au 1^{ER} JUIN 2026 (pendant 2 mois). Puis, il a été approuvé par le Conseil Municipal de la commune d'Ajaccio le XXXXXXXXXX et transmis, dans le cadre de la procédure, au Préfet de Corse. Il est tenu à la disposition du public auprès du Service Communal d'Hygiène et de Santé et publié par voie électronique sur le site de la ville d'Ajaccio.

11.2 Remarques du public

Sera complété après la période de consultation

11.3 Réponses aux observations

Sera complété après la période de consultation

11.4 Prise en compte dans le PPBE

Sera complété après la période de consultation

12 GLOSSAIRE

BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale
dB(A)	Décibel : Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique) – Le terme A représentant la courbe de pondération A
CRITERES D'ANTERIORITE	Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son
ISOLATION DE FACADES	Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment
LAeq	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T, a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit)
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit
OMS	Organisation mondiale de la santé

13 ANNEXE 1: ESTIMATION DE LA POPULATION EXPOSEE A DU BRUIT ROUTIER EN LDEN ET LN SUR LES TRONÇONS ROUTIERS COMMUNAUX A AJACCIO

Extrait du résumé non technique des Cartes de Bruit Stratégiques – 4^e échéance

Voie	Lden en dB(A) : niveau d'exposition au bruit sur une journée (24h)					
	nombre de personnes vivant dans les habitations					> valeur limite
	[55 ; 60[	[60 ; 65[	[65 ; 70[	[70 ; 75[	> 75	> 68
Voies communales d'Ajaccio (16 tronçons)	2 616	2 990	1 634	576	0	1 195

Infrastructure	Ln en dB(A) : niveau d'exposition au bruit la nuit (22h-6h)					
	nombre de personnes vivant dans les habitations					> valeur limite
	[50 ; 55[	[55 ; 60[	[60 ; 65[	[65 ; 70[	> 75	> 62
Voies communales d'Ajaccio (16 tronçons)	2 926	1 546	484	0	0	185



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

PROJET SUIVI A CONSULTATION