



PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE  
DE LA CORSE

# **Livret III - Schéma d'Aménagement Territorial**

*Approuvé par l'Assemblée de Corse le 2 octobre 2015  
Modifié par l'Assemblée de Corse le*



# TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>I. SPATIALISATION DES ENJEUX IDENTIFIÉS PAR LE PADD .....</b>	<b>5</b>
<b>A. ENJEUX URBAINS &amp; ÉCONOMIQUES.....</b>	<b>7</b>
1. LE CONTEXTE DE L'URBANISATION .....	8
2. LES ENJEUX URBAINS .....	8
3. L'ARMATURE URBAINE .....	10
4. LES SECTEURS D'ENJEUX RÉGIONAUX (SER) .....	13
<b>B. ENJEUX AGRICOLES ET FORESTIERS .....</b>	<b>63</b>
1. LES POTENTIELS AGRICOLES ET SYLVICOLES .....	64
2. LES PRESSIONS .....	65
3. LES ENJEUX ET LES ESPACES STRATÉGIQUES AGRICOLES .....	66
<b>C. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....</b>	<b>79</b>
1. LES ENJEUX DE BIODIVERSITÉ .....	80
2. LES ENJEUX COMPLÉMENTAIRES.....	82
3. LES PROTECTIONS EXISTANTES .....	83
4. LES PRESSIONS .....	84
5. LES ESPACES STRATÉGIQUES ENVIRONNEMENTAUX (ESE) .....	85
<b>D. ENJEUX CÔTIERS .....</b>	<b>95</b>
1. UNE PRÉSENCE DE MILIEUX NATURELS ET AGRICOLES REMARQUABLES EN TERRE, COMME EN MER	96
2. DES RISQUES ET MENACES POUR LES ÉCOSYSTÈMES MAIS ÉGALEMENT POUR L'HOMME .....	98
3. DES OPPORTUNITÉS ET POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT ET DE VALORISATION DU LITTORAL .	100

<b>II.</b>	<b>LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT SPATIALISÉ .....</b>	<b>103</b>
A.	LA SYNTHÈSE FONCTIONNELLE DU PROJET RÉGIONAL .....	105
1.	EN MATIÈRE D'ARMATURE URBAINE .....	107
2.	EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS.....	110
3.	EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET DE PAYSAGE.....	114
4.	EN MATIÈRE DE TOURISME ET DE CULTURE .....	116
5.	EN MATIÈRE DE MISE EN VALEUR DE LA MER .....	130
B.	LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE .....	135
<b>III.</b>	<b>QUATRE PROBLÉMATIQUES TERRITORIALES OU THÉMATIQUES MAJEURES À RÉSOUDRE .....</b>	<b>139</b>
A.	LE PADDUC COMME « PROCESSUS », ET PAS UNIQUEMENT L'ABOUTISSEMENT D'UN DOCUMENT « BOUCLÉ » .....	141
B.	LES QUATRE « NŒUDS GORDIENS » .....	143
1.	ORGANISER ET INTÉGRER LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES .....	143
2.	PRENDRE EN COMPTE LES EFFETS PARADOXAUX .....	145
3.	ENVISAGER UN DÉVELOPPEMENT RESPECTUEUX DES GOLFES DE LA CÔTE OUEST .....	147
4.	PROPOSER UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT ALTERNATIF EN PLAINE ORIENTALE, TERRITOIRE AGRICOLE UNIQUE SOUS FORTE PRESSION .....	151
C.	LES DÉMARCHES À MENER : UNE DÉMARCHÉ « PROCESSUELLE » .....	153



# INTRODUCTION

**Le Schéma d'Aménagement Territorial (SAT) spatialise les concepts et les principes retenus dans le PADD et approuvés par l'Assemblée de Corse le 31 janvier 2014. Il s'agit donc d'une déclinaison concrète des orientations politiques retenues.**

Il propose une organisation spatiale des activités, des emplois, des équipements, ..., pour mettre le projet de développement à exécution.

Il s'attache à déterminer la vocation des sols en tenant compte des caractéristiques et des potentiels des territoires et en organisant la compatibilité et la complémentarité entre les différents usages de l'espace.

Il localise ainsi les espaces à revaloriser ou à réorganiser, les espaces productifs (agricoles, aquacoles, ...), les espaces à préserver, les équipements existants et ceux à créer.

La portée du SAT peut être résumée en 3 points :

**① Aménager : Organiser les fonctions urbaines et les mobilités, structurer l'espace, réduire la fracture territoriale et limiter l'étalement**

**② Vouer les sols, lorsque c'est possible et pertinent, aux fonctions productives :**

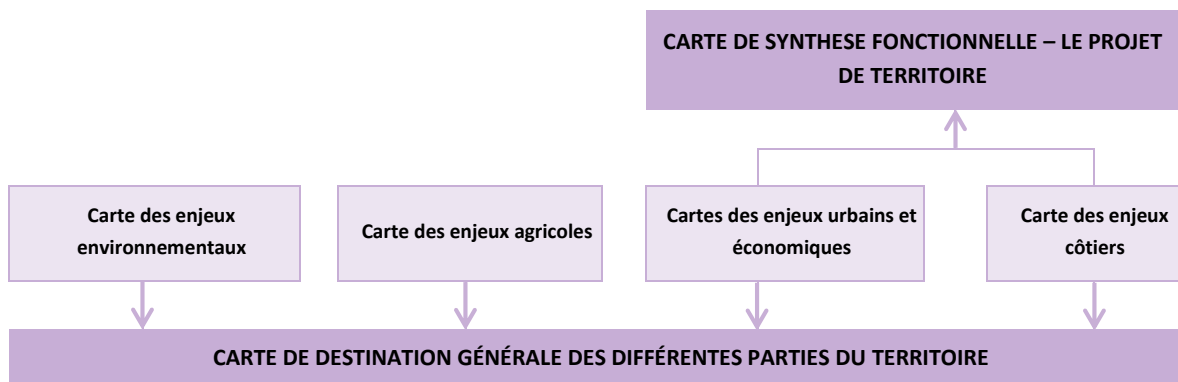
- Ceux qui peuvent être identifiés *a priori* à la maille régionale font l'objet d'une cartographie précise et se voient assigner une vocation stricte (les espaces agricoles stratégiques).
- Ceux qui nécessitent une approche locale plus fine sont pris en compte au travers de périmètres de projet d'ensemble (les « secteurs d'enjeux régionaux »), et de prescriptions concernant l'élaboration des documents locaux.

**③ Préserver, faire vivre et exploiter durablement nos atouts : patrimoine environnemental et paysager, ressources locales.**

## INTRODUCTION

La présente notice constitue une aide à la lecture des cartes ; elle met en évidence leur logique de construction et en explicite la légende pour faciliter leur appropriation.

Le SAT se structure ainsi :



L'ensemble de ces cartes sont éditées à l'échelle 1/100 000. Les cartes d'enjeux sont construites selon la démarche suivante :

- Identification des **enjeux** principaux à l'échelle de l'île ;
- Identification des **contraintes ou risques** pesant sur ces enjeux ;
- Identification des **protections** éventuelles déjà existantes dont bénéficient ces enjeux ;
- **Définition des « espaces stratégiques »** du PADDUC, en réponse à ce triptyque enjeux – contraintes – protection, en traduisant les orientations du PADD.

Le principe retenu est de ne recourir à la qualification d'espaces stratégiques que lorsque, sur un espace donné, les mesures réglementaires ou législatives déjà en vigueur n'apparaissent pas à la hauteur des objectifs définis par le PADD pour cet espace.

Les espaces stratégiques figurant sur la carte de destination générale du territoire font l'objet d'un tirage spécifique à l'échelle 1/50 000.

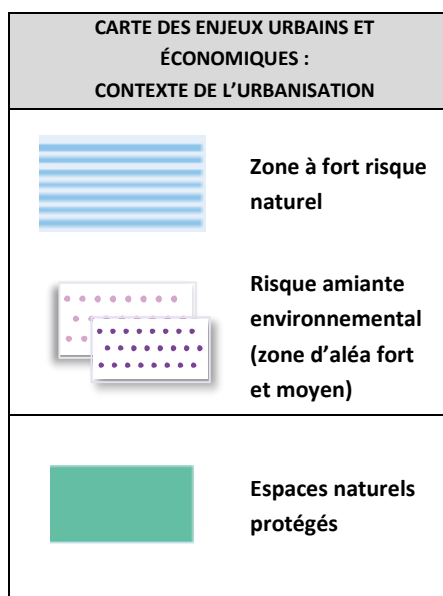
# **I. SPATIALISATION DES ENJEUX IDENTIFIÉS PAR LE PADD**





La carte des enjeux urbains et économiques permet d'une part de spatialiser ces enjeux en tant que tels à l'échelle régionale, et d'autre part d'établir un diagnostic des zones de l'île où les zones agricoles et naturelles sont soumises aux plus fortes pressions d'anthropisation, diagnostic qui sera repris pour illustrer les pressions spatialisées dans la carte des enjeux agricoles et celle des enjeux environnementaux.

### 1. LE CONTEXTE DE L'URBANISATION



Afin de pouvoir identifier les fronts de pression urbaine, la carte des enjeux urbains et économiques spatialise préalablement le contexte de l'urbanisation. On entend par cela les zones où l'urbanisation est contrainte par des risques ou des protections :

- Soit du fait de forts risques naturels (essentiellement les aléas fort des Plan de Prévention du Risque Inondation) qui peuvent, selon le degré et le type de risque, interdire toute urbanisation ou bien la soumettre à des prescriptions (taille, équipements, évitement, ...)
- Soit à la prise en compte de l'aléa concernant l'amiante environnemental
- Soit du fait de protections réglementaires existantes fortes des espaces naturels, valant inconstructibilité.

#### RAPPEL DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET OBJECTIFS OPÉRATIONNELS DU PADD

- ▶ Prévenir et gérer les risques (*Livret II, ② PADD, Orientation stratégique 12.2, p. 233*)
- ▶ Prendre en compte les risques littoraux et la gestion du trait de côte (*Livret II, ② PADD, Orientation stratégique 13.2– p 251*)
- ▶ Préserver la biodiversité et le patrimoine naturel remarquable pour transmettre la beauté et la richesse écologique de l'île aux générations futures (*Livret II, ② PADD, Orientation stratégique 12.1, p. 219*)








### 2. LES ENJEUX URBAINS

L'enjeu majeur du projet d'urbanisme du PADDUC, est de **renforcer le tissu urbain**, à travers notamment une augmentation de la densité humaine et bâtie, une multiplication et une diversification des fonctions urbaines (services, commerces, équipements, en complément de l'habitat), et l'amélioration quantitative et qualitative des espaces publics. Lorsque des extensions de l'urbanisation sont nécessaires, elles doivent veiller à être **économiques de l'espace** et à se **raccrocher au tissu urbain existant pour former un tout cohérent**.

#### RAPPEL DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS DU PADD

- ▶ Produire une urbanisation économe de l'espace
- ▶ Produire une urbanisation réfléchi au regard de la capacité des territoires à l'intégrer
- ▶ Renouveler et renforcer la ville pour la rééquilibrer et la valoriser
- ▶ Étendre l'urbanisation en continuité de l'existant, dans l'épaisseur des formes urbaines de l'île, et rééquilibrer la répartition spatiale de l'urbanisation
- ▶ Réussir les projets d'extension urbaine

(*Livret II, ② PADD, III.C., OS 11.1, 11.2, 11.3, p. 196, 204, 207*)

CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES : LES ENJEUX URBAINS	
	<b>Tache urbaine en 1980</b>
	<b>Tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)</b>
	<b>Zones U des documents d'urbanisme</b>
	<b>Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme</b>
	<b>Zones de forte pression urbaine</b>
	<b>Port structurant</b>
	<b>Aéroport structurant</b>

En effet, le développement de l'urbanisation de ces trois dernières décennies, intervenu soudainement et massivement, a généré des extensions urbaines peu organisées et peu équipées en matière de services, de commerces et surtout d'espaces publics.

En outre, la diffusion spatiale de l'urbanisation et la sectorisation des quartiers limitent les échanges humains et provoquent l'isolement géographique et économique des lieux d'habitat, créant ainsi une forte dépendance à la voiture, une multiplication du besoin en infrastructures et des temps de circulation de plus en plus longs.

La carte des enjeux urbains et économiques illustre ce phénomène de dilatation croissante de la trame urbaine en spatialisant :

- **La tache urbaine en 1980** (Source : SODETEG) Même si les méthodes de définition de la tache urbaine en 1980 et de la tache urbaine actuelle ne sont pas homogènes, la comparaison reste riche d'enseignements.
- **La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)** : Elle englobe l'ensemble du tissu urbain, y compris les espaces entre les bâtiments lorsqu'ils sont distants de moins de 50 m, ainsi que les autres types d'espaces artificialisés (par exemple, les aéroports, centrales photovoltaïques, etc.).

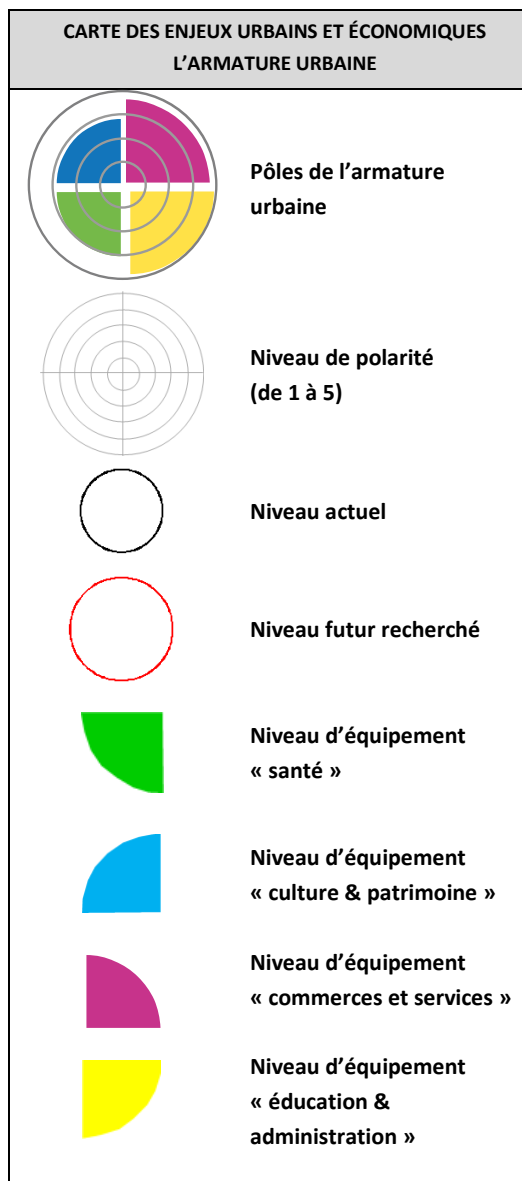
La tache urbaine est une modélisation qui permet de représenter de façon schématique les regroupements de bâtis. Elle n'a aucune portée juridique et ne saurait être confondue avec l'espace urbanisé, au sens du code de l'urbanisme (caractérisé dans le livret IV par un faisceau de critères et d'indices). Elle ne tient compte que de la distance entre les bâtiments, sans autre considération, et ne permet donc pas de caractériser une forme urbaine. Par conséquent, en aucun cas, la « tâche urbaine » ne peut être considérée comme une ouverture à une urbanisation possible. Celle-ci répondant à d'autres critères définis par ailleurs dans le PADDUC.

- À titre informatif, elle fait également apparaître, lorsque des documents d'urbanisme existent et sont numérisés, les zones urbanisables (U) non encore urbanisées ainsi que les zones à urbaniser (AU).

Bien qu'il s'agisse d'une information incomplète (tous les PLU ne sont pas numérisés) et fluctuante (en fonction notamment des décisions juridictionnelles sur la validité des documents d'urbanisme), cela fournit de riches informations sur les intentions d'ouverture à l'urbanisation des communes.

- Une analyse de ces informations, croisées avec des informations topographiques (prise en compte des reliefs dissuasifs) permet de tracer de manière indicative des **zones de forte pression urbaine**. Celles-ci sont dessinées en fonction des dynamiques en cours et d'éléments sur les **perspectives de croissance des pôles urbains**.
- Les **ports et aéroports structurants** sont également indiqués, comme base de réflexion pour la définition des espaces stratégiques.

### 3. L'ARMATURE URBAINE



**RAPPEL DES OBJECTIFS  
OPÉRATIONNELS DU PADD**

- ▶ Permettre le développement de chaque commune, différencié en fonction de sa capacité, son niveau d'équipements et de services et sa place dans l'armature urbaine. Il s'agit d'assurer à chacune d'entre elles le renouvellement démographique, la mixité sociale et générationnelle nécessaires.
- ▶ Suivre des rythmes de développement différenciés entre les communes, certaines étant mieux équipées pour accompagner harmonieusement l'accroissement démographique par des équipements, des commerces, des emplois et des services ;
- ▶ Respecter le besoin de proximité pour tous les habitants et d'équilibre entre les territoires au sein de l'île, à travers la recherche de complémentarité entre les communes

(Livret II, ② PADD, III.A - OS 9, p. 169 et III.C-OS 11.4, p. 216)

Un état des lieux de l'armature urbaine permet de **déterminer les polarités existantes**. Il prend en compte la diversité des **fonctions et usages** (économique, politique, administratif, éducatif, culturel, d'équipements, de services et d'habitat).

Des propositions sont établies pour conforter chacun des pôles de l'armature urbaine et travailler ainsi au **rééquilibrage territorial**. En effet une organisation modulée des agglomérations, villes ou villages, vise à **limiter la consommation d'espaces, à rationaliser les déplacements et à répondre aux besoins des territoires**, de la façon la plus adaptée possible.

Les orientations et principes d'urbanisme exposés précédemment sont à **appliquer de façon différenciée** selon le contexte, l'enjeu majeur différant selon la position dans l'armature urbaine régionale.

Le **niveau de mixité urbaine** attendue, et en particulier le type d'équipements, est évidemment lié à la position de la forme urbaine dans l'armature urbaine insulaire : on ne trouvera par exemple pas, *a priori*, de grands équipements sportifs ou de loisirs dans les unités villageoises.

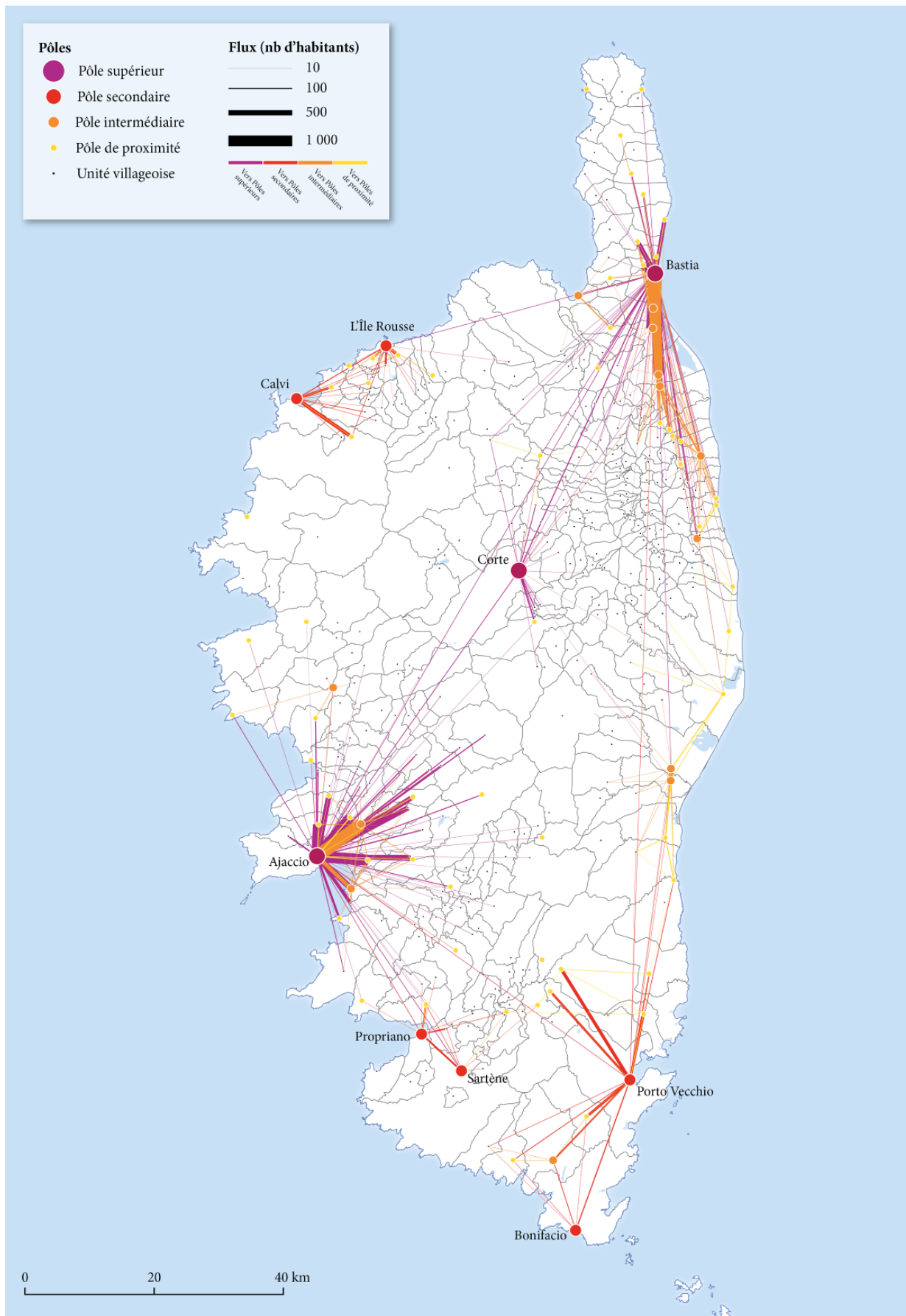
Cependant, quel que soit le niveau, il faut s'efforcer d'atteindre un **équilibre entre les fonctions d'habitat, d'emploi, de commerces et de services, soit dans chaque pôle pris individuellement, soit à l'échelle d'un bassin formé par un ou plusieurs pôles et les unités villageoises avec lesquelles il interagit au quotidien**.



Cet état des lieux a permis d'aboutir à la typologie de l'armature urbaine présentée dans le PADD :

<p><b>Les pôles urbains supérieurs (Niveau 1)</b></p>	<p><b>Les pôles urbains supérieurs d'influence régionale ont des fonctions répondant aux besoins supérieurs de la population.</b></p> <p>Le pôle supérieur comporte 35 types d'équipements dont les services de seconde nécessité décrits au sein du pôle secondaire, auxquels s'ajoutent un centre hospitalier, une maternité, des médecins spécialistes, les urgences, l'hypermarché ou encore le cinéma ; c'est un pôle d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Agglomération ajaccienne</li> <li>▪ Agglomération bastiaise</li> <li>▪ Ville de Corte</li> </ul>
<p><b>Les pôles urbains secondaires (Niveau 2)</b></p>	<p><b>Les pôles urbains secondaires, d'influence intra-départementale, pour certains multipolaires, ont des fonctions répondant aux besoins supérieurs à intermédiaires des habitants.</b></p> <p>Le pôle secondaire compte parmi les 31 équipements identifiés par l'INSEE au moins 25 types d'équipements dont les services intermédiaire décrits au sein du pôle intermédiaire auxquels s'ajoutent au moins un service de santé de type hôpital de proximité et/ou un équipement éducatif de type lycée et/ou, une infrastructure de transport de type port ou aéroport, et/ou un service public aux personnes et administrations de type sous-préfecture.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Calvi</li> <li>▪ Île-Rousse</li> <li>▪ Porto-Vecchio - Bonifacio</li> <li>▪ Propriano - Sartene</li> </ul>
<p><b>Les pôles de services intermédiaires (Niveau 3)</b></p>	<p><b>Les pôles de services intermédiaires d'influence micro-régionale, structurent les bassins de vie.</b></p> <p>Le pôle intermédiaire compte parmi les 31 équipements identifiés par l'INSEE au moins 20 types d'équipements dont les services de base décrits au sein du pôle de proximité auxquels s'ajoutent au moins : un magasin d'alimentation de type supermarché, un service public de sécurité de type gendarmerie ou police, un service public aux personnes et administrations de type trésorerie ou banque, un service de santé de type dentiste ou laboratoire d'analyses médicales, un service d'éducation de type collège ou lycée, un service de transport de type taxi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grosseto-Prugna</li> <li>▪ Vico</li> <li>▪ Saint-Florent</li> <li>▪ Penta-di-Casinca</li> <li>▪ Cervione</li> <li>▪ Ghisonaccia</li> <li>▪ Prunelli di Fiumorbu</li> <li>▪ Borgo</li> <li>▪ Biguglia</li> <li>▪ Furiani</li> <li>▪ Lucciana</li> <li>▪ Sarrola Carcopino</li> <li>▪ Figari</li> </ul>
<p><b>Les pôles de services de proximité (Niveau 4)</b></p>	<p><b>Les pôles de services de proximité, qui sont plus de 62 à l'échelle régionale, constituent la plus petite maille en matière de services à la population. Ils lient les bassins de vie, en relais aux pôles intermédiaires.</b></p> <p>Le pôle de proximité compte au moins 15 types d'équipements parmi les 29 identifiés par l'INSEE dont au moins un magasin d'alimentation générale, un service public de type service postal, un service de santé de type médecin généraliste, un service d'éducation de type maternelle ou élémentaire.</p>	
<p><b>Les unités villageoises (Niveau 5)</b></p>	<p><b>Les unités villageoises composent le bassin de vie, support de ressources patrimoniales et de logements.</b></p>	

## Armature urbaine et flux domicile-travail



## 4. LES SECTEURS D'ENJEUX RÉGIONAUX (SER)

**RAPPEL DU PADD :  
ORIENTATIONS  
STRATÉGIQUES**

**OBJECTIFS  
OPÉRATIONNELS**

- ▶ Orientation stratégique n° 11 : vers un urbanisme maîtrisé et intégré, synonyme de qualité de vie et de respect de l'environnement : « [...] sortir de la logique de zonage et favoriser, à travers l'urbanisme, l'émergence de véritables projets de territoire intégrés [...] » (*Livret II ② PADD, III.C - OS 11- p 195*)
- ▶ Objectif opérationnel « Réussir le projet urbain » : Le passage au mode projet, la conception partagée et le changement d'échelle (*Livret II ② PADD, III.C - OS 11.3 - p 213*)

Le PADDUC dispose d'une habilitation générale pour définir « les principes de l'aménagement de l'espace » qui résultent de la stratégie de développement durable du territoire qu'il a arrêté. À ce titre, il détermine la localisation préférentielle ou les principes de localisation des extensions urbaines, des activités industrielles, artisanales, commerciales, agricoles, forestières, touristiques, culturelles et sportives (art. L. 4434-9 du Code Général des Collectivités Territoriales).



À cette fin, le PADDUC identifie des **Secteurs d'Enjeux Régionaux (SER)**, nécessitant une approche et un projet d'ensemble, auxquels il assigne des orientations d'aménagement, pour permettre l'émergence de projets de territoire intégrés.

### 4.1. Définition et principes des SER

#### Définition

Les **secteurs d'enjeux régionaux** sont des espaces d'intérêt régional qui nécessitent une approche globale spécifique en raison :

- de la complexité des enjeux urbains et/ou économiques et de leur caractère régional :
  - zones de développement majeures (notamment autour de Bastia et d'Ajaccio) ;
  - nécessité d'une réflexion autour des ports et aéroports structurants ;
  - renforcement de pôles de l'armature urbaine, appuyés notamment sur des sites de gare ou de port, existants ou à créer ;
- d'une interpénétration de la trame urbaine existante et de ses besoins de développement présumés avec des enjeux majeurs agricoles ou environnementaux, qui interdit une délimitation a priori de la « frontière » entre espace urbain et espaces stratégiques agricoles et/ou environnementaux.

Ces secteurs, limités géographiquement, présentent un caractère stratégique au regard des enjeux de développement et d'organisation ou de requalification du territoire. Ils n'ont cependant pas été identifiés au titre de l'habilitation

conférée au PADDUC par l'article L. 4424-11-II du CGCT dans la mesure où ils ont vocation à faire l'objet d'un projet d'ensemble associant une pluralité d'acteurs. Le PADDUC s'en tient donc à dresser un état des enjeux d'échelon régional qui s'y expriment et se limite d'une part, à y prescrire des orientations d'aménagement auxquelles devront se référer les projets locaux ainsi que les documents de planification de portée inférieure, et, d'autre part, à prévoir des dispositifs opérationnels en vue d'articuler les prévisions et projets d'aménagement des collectivités locales. Ces orientations d'aménagement sont définies pour chacun des secteurs concernés de manière littérale, sans traduction cartographique. Il incombera aux documents locaux de les décliner spatialement.

Par ces dispositions, le PADDUC souhaite inciter les collectivités et acteurs de l'aménagement à **sortir de la logique de zonage et favoriser, en privilégiant « l'urbanisme de projet » par rapport à « l'urbanisme du règlement », l'émergence de véritables projets de territoire intégrés**, seuls à même de prendre en compte l'ensemble des enjeux socio-économiques et environnementaux, de mieux valoriser les richesses et atouts naturels de l'île, de favoriser le renforcement et la « réparation » des espaces urbanisés, et d'anticiper les effets des principaux projets d'infrastructures et d'équipements prévus dans les différents schémas du PADDUC (SRIT, SMVM, SODT, STOECS).

### Principes

Les SER sont des secteurs nécessitant une approche d'ensemble spécifique lors de la réalisation du document d'urbanisme, de sa révision, d'une modification de son règlement ou lors de sa mise en compatibilité, ou lors de l'élaboration de tout projet d'aménagement significatif.

Bien qu'ils ne soient pas définis comme des secteurs privilégiés d'extension de l'urbanisation, les SER sont considérés au titre du PADDUC comme les secteurs prioritaires pour l'élaboration et la mise en œuvre de projets d'aménagement d'ensemble. Ce caractère prioritaire est justifié selon les cas :

- soit par le besoin de requalification, restructuration, organisation d'espaces ayant connu une très forte évolution des constructions et de l'usage des sols (ou du littoral) au cours des dernières années, sans pour autant bénéficier d'aménagements cohérents avec ces développements, ce qui affecte fortement le fonctionnement de la société insulaire (activités économiques, qualité du cadre de vie, déplacements, vie sociale) ainsi que les milieux naturels ;
- soit par la nécessité d'anticiper au mieux les effets prévisibles des « atouts » dont bénéficient ces secteurs (attractivité touristique ou commerciale, impact attendu des projets d'infrastructures routières, ferroviaires ou portuaires, etc.) en maîtrisant l'évolution de l'occupation des sols de manière à garantir le respect des objectifs du PADDUC.

Le document d'urbanisme local doit, préalablement à toute évolution de l'urbanisation, établir un projet d'ensemble, dans le respect des orientations d'aménagement définies au présent chapitre et suivant les modalités détaillées dans le livret IV – Orientations réglementaires.

Le PADDUC subordonne en effet les projets d'urbanisation, à la condition d'un aménagement d'ensemble dans les conditions définies par les documents d'urbanisme, dans le respect des enjeux identifiés par le PADDUC. En particulier, il ne s'agit pas d'espaces nécessairement à vocation urbaine ou économique : ils incluent notamment des espaces stratégiques agricoles ou des espaces repérés dans la Trame Verte et Bleue. Le PADDUC ne fixe pas de règle stricte *a priori* sur ces espaces sensibles pour permettre une véritable réflexion d'ensemble, mais le principe de leur préservation doit être privilégié.

Des **études urbaines d'ensemble** ou **procédures d'aménagement global** devront être réalisées sous maîtrise publique, préalablement à tout projet d'extension de l'urbanisation

Ces études devront témoigner d'une réflexion d'ensemble pour :

- **Une optimisation des surfaces ouvertes à l'urbanisation** en fonction d'objectifs chiffrés et réalistes d'accueil de population permanente, en rapport avec le gisement d'emplois local, et de la stratégie d'accueil de la population saisonnière, et de constitution de l'offre foncière qualifiée nécessaire au développement de l'économie productive visé par le PADDUC, avec un objectif d'accroissement progressif de la densité de la tache urbaine ;
- **La prise en compte dans les caractéristiques du projet local des enjeux liés à la concrétisation du projet régional, exprimés au travers des orientations d'aménagement que le PADDUC assigne à ces secteurs. En cas de consommation des Espaces Stratégiques Agricoles, y compris dans ces SER, ces études devront justifier de la nécessité de cette consommation au regard de la réalisation du projet.**

La définition d'un Secteur d'Enjeu Régional n'autorise aucune dérogation aux dispositions de la loi « Littoral » relatives aux espaces remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral.

## 4.2. Localisation des SER et orientations spécifiques s'y rattachant

### ❶ SER définis dans des espaces métropolitains :

#### *Justification du caractère d'intérêt régional :*

Les deux agglomérations principales de Corse ont connu un très fort développement péri-urbain au cours des dernières décennies, la transformation d'espace s'y faisant fréquemment sur la base d'initiatives locales sans harmonisation à l'échelle du bassin de vie. Le PADDUC fait de la structuration de ces « aires métropolitaines » un objectif prioritaire.

Au sein de ces agglomérations, la poursuite de la consommation de foncier au gré des opportunités aurait des conséquences difficilement réparables, en termes d'altération du cadre de vie, de précarisation des travailleurs « navetteurs », de compétitivité économique, et compromettrait la capacité d'accueillir à terme, un certain nombre d'activités économiques productives « spacivores », pourtant ciblées par le modèle de développement économique et social promu par le PADDUC.

Afin de contenir ce risque, le PADDUC identifie au sein de ces deux bassins de vie des secteurs dont la structuration, la densification ou la requalification sont susceptibles d'une part de répondre aux besoins de développement urbain en économisant l'espace, et d'autre part d'améliorer un certain nombre de fonctions des agglomérations, avec un important effet de levier pour le développement économique et social de ces aires métropolitaines qui représentent environ deux tiers de la population et des emplois de l'île.

Ces secteurs sont localisés :

Pour l'agglomération d'Ajaccio :

- autour des villages de périphérie immédiate (Afa, Bastelicaccia), des localités côtières de la rive sud du golfe (Porticcio, Agosta, l'Isolella), et des secteurs périurbains dont la configuration actuelle rend envisageable à l'horizon du PADDUC la constitution de centralités nouvelles, dont les modalités d'aménagement pourront avoir un effet significatif sur la production de logements et les solutions de mobilité à l'échelle du bassin de vie ;
- sur la zone d'influence de la « rocade », entre le Loretto et Mezzana, axe majeur de déplacements métropolitains traversant des secteurs à fort potentiel de réaménagement, sans qu'aucun projet d'ensemble ne soit à ce jour élaboré pour mettre en cohérence les actions des collectivités concernées ;

- sur le secteur qui s'étend de la façade portuaire d'Ajaccio à l'aéroport, sur lequel il conviendra de concilier les intentions des différents acteurs publics concernés par les grands équipements et emprises foncières concernées (Ports existants et projets de ports de plaisance, commerce, croisière, gare ferroviaire, emprises militaires d'Aspretto et de la Citadelle, infrastructures de transport et production d'énergie, etc.) dans le cadre d'un grand projet de réaménagement urbain en milieu très contraint.

Pour l'agglomération de Bastia : sur le secteur qui s'étend de Ficajola (sortie sud du tunnel) jusqu'au Golo, qui relie des quartiers en rénovation urbaine du sud de Bastia, et des espaces périurbains subissant une très forte pression foncière qui met en péril le potentiel de développement productif (agricole mais aussi industriel), et affecte la qualité de certains milieux naturels remarquables (étang de Biguglia en particulier). Ce secteur fait l'objet de grands travaux d'infrastructures notamment routières, dont l'efficacité sur le long terme dépendra de la capacité des collectivités à éviter le phénomène d'étalement linéaire actuellement à l'œuvre, à structurer des polarités urbaines plus denses, et à articuler le développement urbain et économique avec un système de déplacements pendulaires écologique et performant.

- Agglomération d'Ajaccio :
  - SER d'Ajaccio Ricanto / fond de baie
  - SER d'Ajaccio Rocade
  - SER de la périphérie nord d'Ajaccio (Afa – Appietto – Alata)
  - SER de la périphérie est d'Ajaccio (Bastelicaccia, Cuttoli)
  - SER de Pietrosella
  - SER de Grossetto – Prugna (Porticcio) / Cauro / Bastelicaccia
  - SER d'Albitreccia
- Agglomération de Bastia :
  - SER de Bastia – Casamozza

### 2 SER définis en lien avec des ports et aéroports structurants ou centres universitaires :

#### *Justification du caractère d'intérêt régional :*

L'ambition du PADDUC d'organiser les conditions du développement économique à partir des ressources locales et des atouts existants du territoire doit amener les collectivités à prendre conscience et mieux exploiter les potentialités offertes par les (grands) équipements dont la Corse est relativement bien dotée. Les aéroports et ports structurants (de commerce ou de plaisance) ainsi que dans un autre registre l'Université constituent, ne serait-ce que par les flux de personnes, de biens et de valeurs qu'ils induisent, des vecteurs de développement économique, à ce jour principalement en lien avec l'économie touristique (à l'exception de l'Université). Les modalités d'aménagement de l'espace à proximité de ces grands équipements sont susceptibles, en l'absence de vision d'ensemble, d'affecter très largement l'attractivité et la compétitivité de la Corse. À l'inverse, l'exploitation optimale de ces équipements dans l'aménagement de l'espace est de nature à soutenir de manière substantielle à l'échelle de la Corse le développement économique et urbain promu par le PADDUC

La maîtrise de la qualité des aménagements sur ces secteurs, notamment dans la perspective d'une meilleure insertion urbaine de ces grands équipements, revêt donc un caractère d'intérêt régional.

- SER de Porto Vecchio
- SER de Figari
- SER de Propriano
- SER de Calvi ville
- SER de Calvi aéroport
- SER de L'Île-Rousse
- SER de Corte
- SER de Saint-Florent
- SER de Bonifacio ville

**3 SER définis pour le développement de pôles structurants :**

*Justification du caractère d'intérêt régional :*

Enfin, le PADDUC fait de l'organisation urbaine et de l'articulation entre urbanisme et projets d'infrastructures une condition *sine qua non* d'un développement durable de l'île, notamment sur les secteurs en forte croissance sur le plan quantitatif. En particulier, sur le secteur de la côte et de la plaine orientale, le PADDUC propose en alternative au phénomène d'étalement linéaire à l'œuvre, la création de polarités urbaines sur différentes localités, les projets d'aménagement urbain devant s'articuler avec la perspective d'accueil de la future ligne ferroviaire orientale et des gares qui desserviront les principales localités. Compte tenu du caractère très structurant de ce projet à l'échelle de l'île, l'aménagement des principaux secteurs susceptibles d'accueillir les futures gares revêt un caractère d'intérêt régional.

Dans une moindre mesure, des secteurs directement influencés par certains projets dans le domaine de la plaisance (extension de ports ou création de ports à secs) sont qualifiés d'intérêt régional.

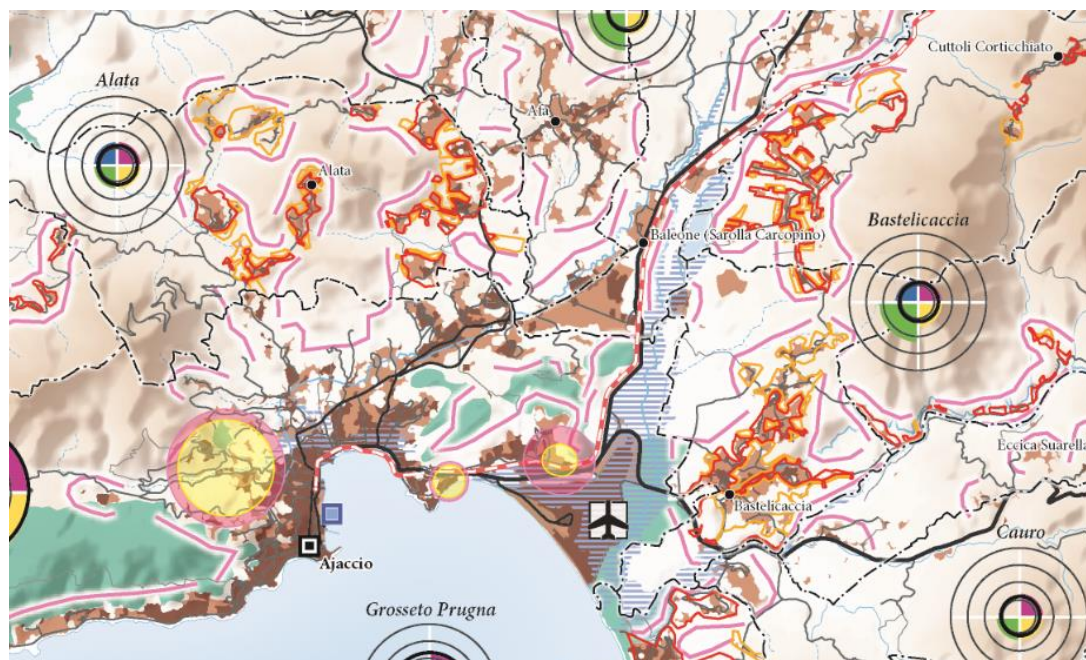
- SER de Vescovato / Venzolasca
- SER de Folelli / Penta di Casinca
- SER de Moriani (Poggio-Mezzana, Santa Lucia & San Nicolao)
- SER d'Aleria
- SER de Ghisonaccia – Prunelli di Fiumorbo
- SER de Macinaggio
- SER de Bonifacio – Sant'Amanza

*Nota : pour la présentation des SER, la localisation est indiquée par des extraits de la carte de destination générale des différentes parties du territoire, et, pour les communes disposant d'un Plan Local d'Urbanisme disponible sous forme numérique, par un extrait de la carte des enjeux urbains.*






## ① SER définis dans des espaces métropolitains

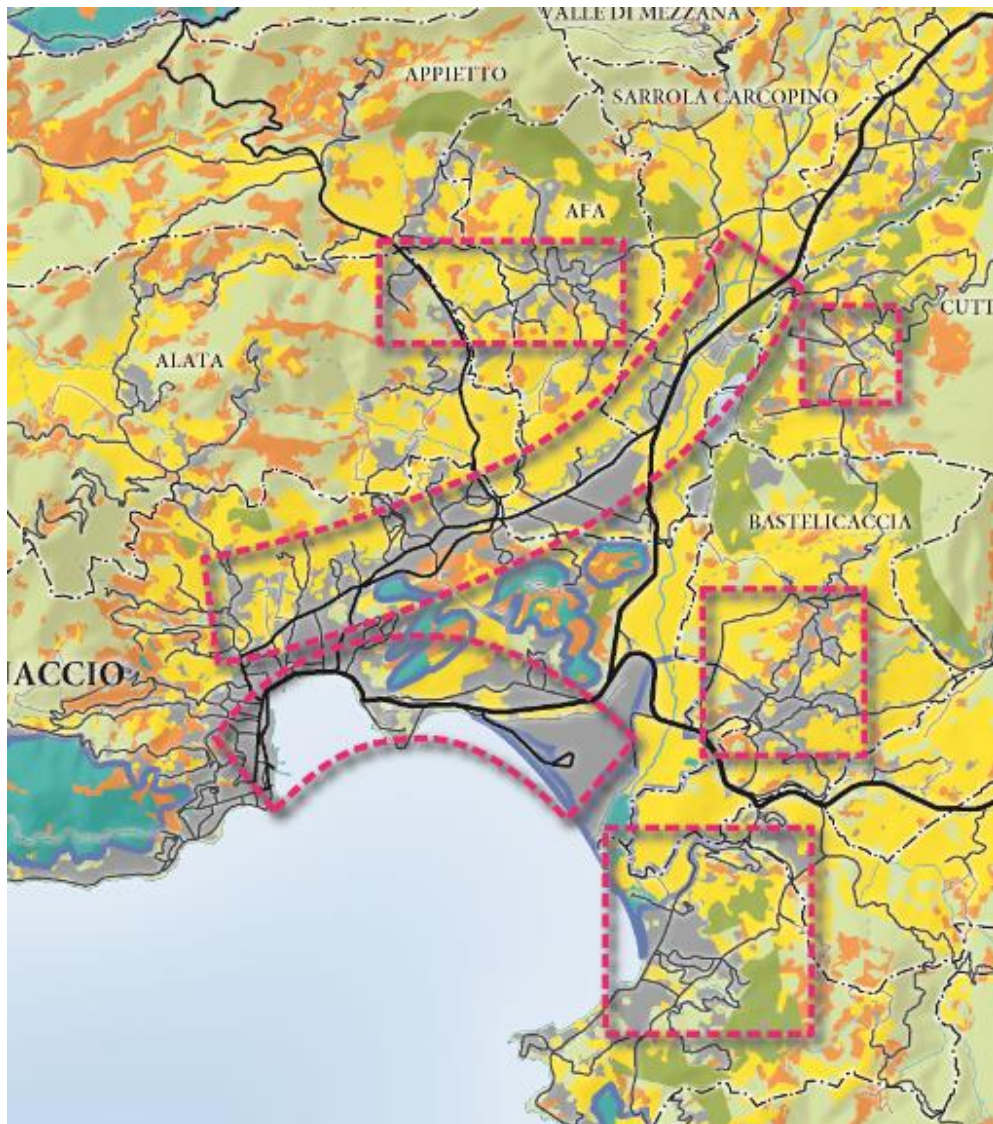
### Agglomération d'Ajaccio :











#### EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES

	Zone à fort risque naturel
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Routes territoriales
	Autres routes du réseau armature
	Autres routes
	Port structurant
	Aéroport structurant
	Tache urbaine en 1980
	Tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
	Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
	Zones de forte pression urbaine
	Zone SEVESO





EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GENERALE DU TERRITOIRE	
	Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Espaces Stratégiques Agricoles
	Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Espaces Stratégiques Environnementaux
	Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
	Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »

### → SER d'Ajaccio Ricanto / fond de baie

<b>SER D'AJACCIO RICANTO / FOND DE BAIE</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Problématique complexe du fond de baie : articulation des différents ports, devenir de la base d'Aspretto, centrale électrique et zone industrielle, articulation avec l'aéroport, enjeux de desserte, enjeux environnementaux prégnants (Arrêtés de Biotope, Natura 2000, Conservatoire du Littoral).</li> <li>▪ Enjeu d'organisation des déplacements</li> <li>▪ Enjeu de Mise en valeur de la Mer (MVM) : amélioration de l'accès au plan d'eau pour les industries nautiques et les aquaculteurs (proximité d'une ferme aquacole)</li> <li>▪ Opportunité de reconversion civile du site d'Aspretto</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Coordonner les différentes maîtrises d'ouvrage pour définir un projet cohérent à court et moyen terme.</li> <li>▪ Prévoir les réservations éventuellement nécessaires à une modernisation/reconstruction de la centrale du Vazio et à son raccordement aux différents réseaux</li> <li>▪ Étude de la structuration de zones logistiques et d'activité à proximité,</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Amélioration des conditions d'accès en transports en commun (articulation avec le réseau ferré).</li> <li>○ Transports en commun : création d'un pôle d'échange multimodal, mise en place d'un TCSP en complémentarité de l'offre ferroviaire,</li> <li>○ Développement de l'offre ferroviaire en périurbain,</li> <li>○ Maintien de la gare voyageurs en centre-ville et prolongement de la desserte en TCSP au moins jusqu'à la gare maritime et routière.</li> <li>○ Restructuration du maillage viaire urbain, en relation avec les orientations du SER « Rocade » (cf. infra) en visant la désaturation des deux rues qui, entre le fond de baie et le port Ch. Ornano, accueillent la totalité des flux routiers Est/Ouest de la ville.</li> </ul> </li> <li>▪ En matière de Mise en Valeur de la Mer : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Amélioration des conditions d'accueil et d'accès à l'eau des industries nautiques notamment par l'aménagement d'une cale de mise à l'eau à haut niveau de services à l'entrée de ville ;</li> <li>○ Amélioration de l'équipement des ports et de leurs services : équipements techniques strictement liés à l'accueil de la plaisance (carénage, recueil des eaux grises, ...), mais aussi évolution vers des petites plateformes multimodales (accueil de navettes maritimes, aire de stationnement vélo, bornes libre-service de vélos voire de voitures électriques, ...); Préfiguration d'un pôle de mise en valeur de la mer à Aspretto (formation aux métiers de la mer, pôle technique nautique d'envergure régionale, aquaculture, ...), sous réserve d'accord de l'actuel propriétaire du site (Ministère de la Défense) ;</li> <li>○ Relocalisation du stationnement terrestre au bénéfice de la mise en valeur du front de mer et du développement des circulations non polluantes.</li> </ul> </li> <li>▪ En matière de développement culturel : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réfléchir aux liens et synergies possibles avec la rive sud et l'ouest Corse ;</li> <li>○ Prévoir des sites d'implantation des entreprises culturelles, artistiques, artisanales etc., le cas échéant, dans le cadre d'une zone urbaine vouée au développement culturel (cf. Annexe 9 – partie 2)</li> </ul> </li> </ul>

→ SER d'Ajaccio Rocade

<b>SER D'AJACCIO ROCADE</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dynamique urbaine complexe autour de la rocade ;</li> <li>▪ Consommation rapide de foncier sans projet d'aménagement d'ensemble ni création significative d'infrastructures ou d'espaces publics : urbanisme de « bordures » le long de la voie. Cette consommation foncière intervient principalement sur initiative privée, et pour une évolution qui va spontanément vers les usages résidentiels et commerciaux (grande distribution), <u>en contradiction avec les objectifs fondamentaux du PADDUC.</u></li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Élaborer une stratégie de développement commune sur les communes d'Ajaccio, Afa et Sarrola ;</li> <li>▪ Prendre en compte le pôle d'échange potentiel de la gare de Mezzana ;</li> <li>▪ Accompagner la densification en cours par la création d'espaces publics (cf. PADD) et d'un maillage de rues ;</li> <li>▪ Améliorer l'accessibilité viaire du futur hôpital d'Ajaccio ;</li> <li>▪ Préserver le foncier mutable (intervention par les dispositifs de préemption, etc.) pour constituer une offre foncière adaptée aux besoins des activités productives « spacivores » (industries de transformation, logistique, filières en développement promues par le PADDUC, etc.) ;</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Projet de voie nouvelle (pénétrante Nord-Est): il devra viser davantage l'amélioration de la fluidité que l'augmentation des vitesses et inclure des voies de circulation vouées aux autres modes de déplacement, qu'il s'agisse des transports collectifs ou des modes doux. La conception de cette infrastructure devra prioriser la fonctionnalité et l'efficacité pour l'accueil des TCSP et des éco-mobilités par rapport au confort et à la fluidité pour les véhicules particuliers ;</li> <li>○ Développement du service ferroviaire périurbain en direction de Mezzana et de la plaine de Peri et aménagements de pôles intermodaux (train, bus, car, marche-vélo) à Mezzana et Caldaniccia ;</li> </ul> </li> <li>▪ En matière de développement culturel : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réfléchir aux liens et synergies possibles avec la rive sud et l'ouest Corse ;</li> <li>○ Prévoir des sites d'implantation des entreprises culturelles, artistiques, artisanales, etc., le cas échéant dans le cadre d'une zone urbaine vouée au développement culturel (cf. Annexe 9 – partie 2).</li> </ul> </li> </ul>

### → SER de la Périphérie nord d'Ajaccio (Afa – Appietto - Alata)

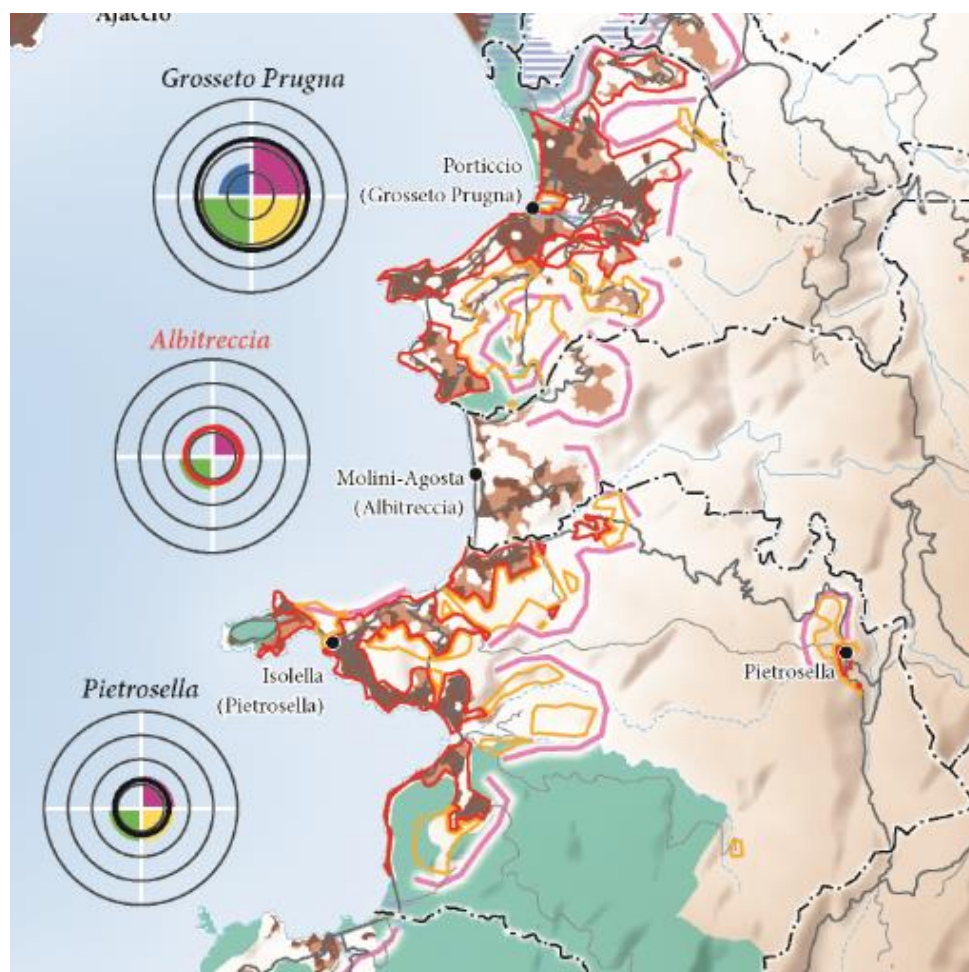
<b>SER DE LA PÉRIPHÉRIE NORD D'AJACCIO (AFA – APPIETTO - ALATA)</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développement urbain en périphérie d'Ajaccio ;</li> <li>▪ Communes résidentielles, où une forte majorité de la population travaille à l'extérieur ;</li> <li>▪ Forte interpénétration entre tissu urbain, espaces agricoles à forte potentialité et réservoirs de biodiversité ;</li> <li>▪ Entrée/sortie nord de l'agglomération, sur la route du golfe de Porto (fort enjeu d'image pour l'île).</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identifier à l'échelle de l'agglomération d'Ajaccio les besoins de logement et les enjeux de déplacement ;</li> <li>▪ Définir les besoins réels de développement urbain en fonction des capacités d'accueil actuelles, du potentiel de densification et d'urbanisation des dents creuses, des perspectives de développement démographique ;</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels ou agricoles réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques ;</li> <li>▪ Organiser l'entrée de ville au nord de l'agglomération, en concevant un projet de requalification paysagère à l'échelle des problèmes constatés ;</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Projet de voie nouvelle (pénétrante Nord-Est) : devra viser davantage l'amélioration de la fluidité plutôt que l'augmentation des vitesses et inclure des voies de circulation vouées aux autres modes de déplacement, qu'il s'agisse des transports collectifs ou des modes non polluants. La conception de cette infrastructure devra prioriser la fonctionnalité et l'efficacité pour l'accueil des TCSP et des modes alternatifs par rapport au confort et à la fluidité pour les véhicules particuliers ;</li> <li>○ Mise en œuvre prioritaire du schéma directeur des liaisons douces ;</li> </ul> </li> <li>▪ En matière de développement culturel, réfléchir aux liens et synergies possibles avec la rive sud et l'ouest Corse.</li> </ul>

→ SER de la périphérie est d'Ajaccio (Bastelicaccia, Cuttoli)











<b>SER DE LA PÉRIPHÉRIE EST D'AJACCIO (BASTELICACCIA, CUTTOLI)</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développement urbain en périphérie d'Ajaccio ;</li> <li>▪ Communes résidentielles, où une forte majorité de la population travaille à l'extérieur ;</li> <li>▪ Forte interpénétration entre tissu urbain, espaces agricoles à forte potentialité et réservoirs/couloirs de biodiversité ;</li> <li>▪ Enjeu de développement d'une agriculture de proximité appuyée sur les investissements récents d'hydraulique agricole (enjeu plus prégnant encore que dans le reste de l'agglomération).</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identifier à l'échelle de l'agglomération d'Ajaccio les besoins de logement et les enjeux de déplacement ;</li> <li>▪ Définir les besoins de développement urbain en fonction des capacités d'accueil actuelles, du potentiel de densification et d'urbanisation des dents creuses, des perspectives de développement démographique ;</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels ou agricoles réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques ;</li> <li>▪ Organiser le développement d'une agriculture pérenne orientée vers les circuits courts et le marché local ;</li> <li>▪ En matière de développement culturel, réfléchir aux liens et synergies possibles avec la rive sud et l'ouest Corse.</li> </ul>

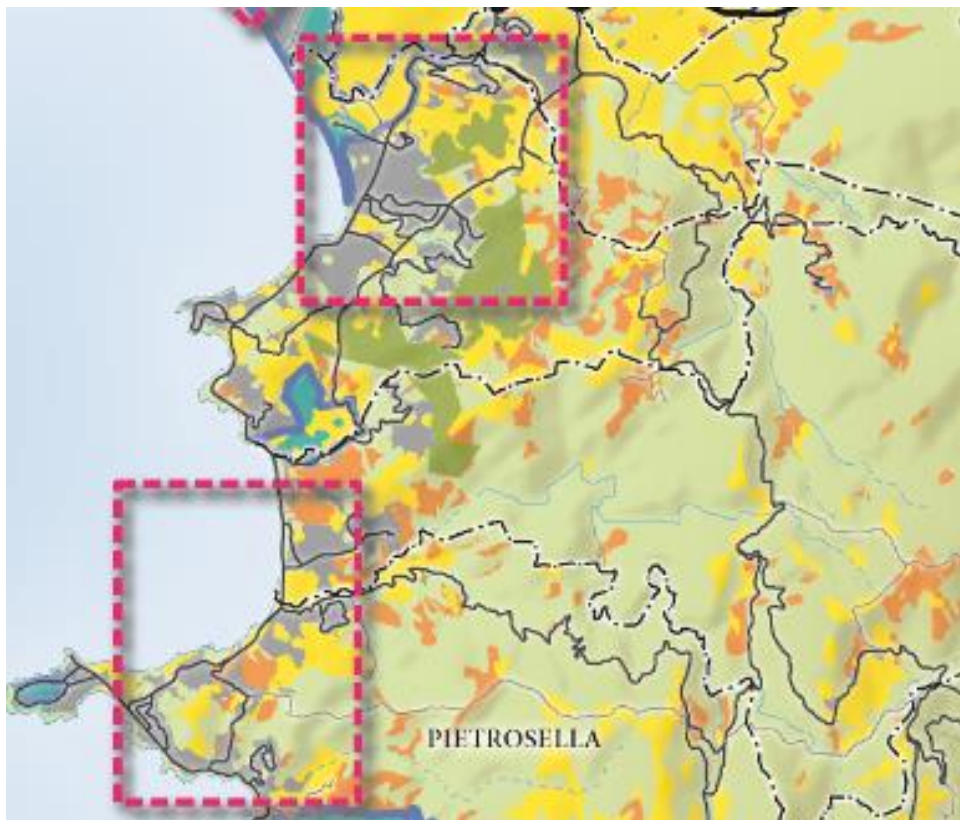


→ SER de Pietrosella, SER de Grossetto-Prugna (Porticcio) / Cauro/Bastelicaccia et SER d'Albitreccia











### EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES

-  Zone à fort risque naturel
-  Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
-  Routes territoriales
-  Autres routes du réseau armature
-  Autres routes
-  Tache urbaine en 1980
-  Tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
-  Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
-  Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
-  Zones de forte pression urbaine



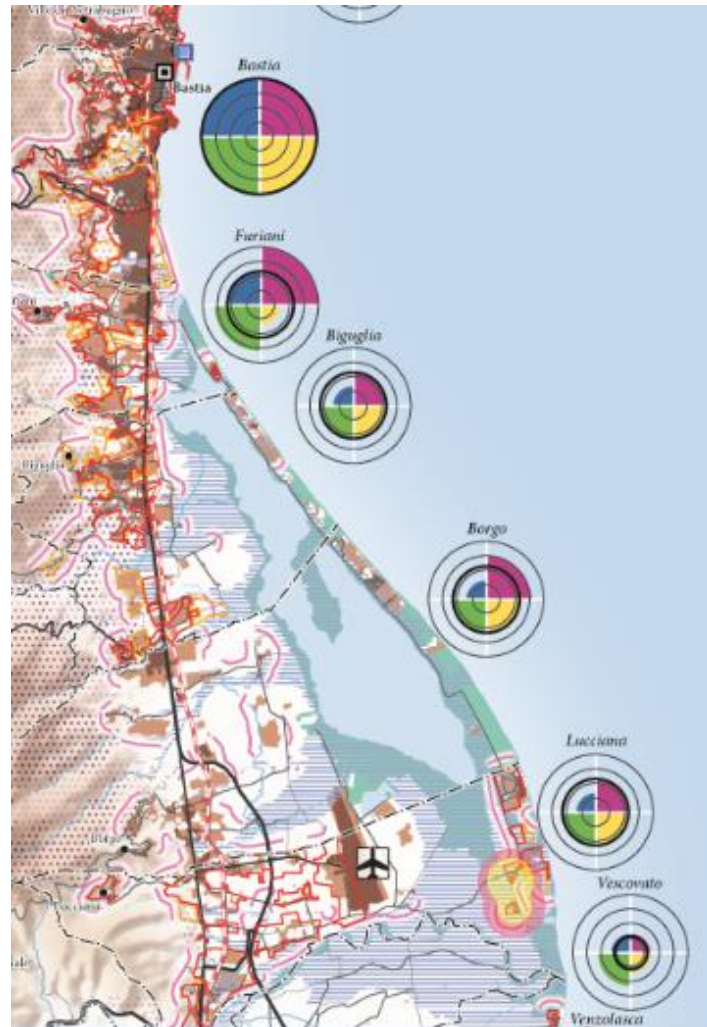
**EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE**















- |   |  |
|---|--|
|  | Secteurs d'Enjeux Régionaux<br>devant faire l'objet d'un projet d'ensemble |
|  | La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)                                |
|  | Espaces Stratégiques Agricoles   |
|  | Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle  |
|  | Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante          |
|  | Espaces Stratégiques Environnementaux                                      |
|  | Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux                           |
|  | Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »    |

<b>SER DE PIETROSELLA</b> <b>SER DE GROSSETTO-PRUGNA (PORTICCIO) / CAURO / BASTELICACCIA</b> <b>SER D'ALBITRECCIA</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Forte interpénétration entre tissu urbain et espaces agricoles à forte potentialité.</li> <li>▪ Positionnement dans la sphère ajaccienne non clairement défini.</li> <li>▪ Zones urbaines en fort développement sur le littoral</li> <li>▪ Circulation difficile sur la route littorale</li> <li>▪ Enjeux paysagers majeurs sur la rive sud du golfe d'Ajaccio</li> <li>▪ Équipements nautiques et services associés (ravitaillement, traitement des déchets, eaux grises, eaux noires, mise à l'eau) inadaptés à la très forte fréquentation par la plaisance</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Articuler à l'échelle de la baie d'Ajaccio les besoins de logement, les services touristiques, les enjeux de déplacement par mer et sur terre, les besoins d'accroissement de l'offre de plaisance (équipements et services) et le tissu économique diffus.</li> <li>▪ Amélioration des conditions d'accueil de la plaisance et de sa gestion environnementale.</li> <li>▪ Réorganiser le réseau viaire pour gérer les circulations de transit</li> <li>▪ Organiser les centralités nécessaires à la restructuration de ces espaces linéaires</li> <li>▪ Développer les accès publics à la mer, ouvrir ou conforter l'ouverture des espaces publics sur la mer, le cas échéant par la rénovation urbaine</li> <li>▪ Définir les besoins de développement urbain en fonction des capacités d'accueil actuelles, du potentiel de densification et d'urbanisation des dents creuses, des perspectives de développement démographique.</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques.</li> <li>▪ Assurer une cohérence paysagère et architecturale, en visant particulièrement à limiter l'étalement non seulement littoral, et surtout l'étalement rétro-littoral, sur les versants naturels qu'il convient de préserver compte tenu de leur rôle majeur dans la composition paysagère du golfe d'Ajaccio ;</li> <li>▪ En matière de transports : Réalisation d'études destinées à préciser les modalités d'amélioration de la desserte de la Rive Sud en transports en commun : rabattement vers la voie ferrée, navette maritime, nouveau service routier.</li> <li>▪ En matière de développement culturel, mettre en place une réflexion avec les autres pôles de développement culturel de la Rive Sud.</li> </ul>



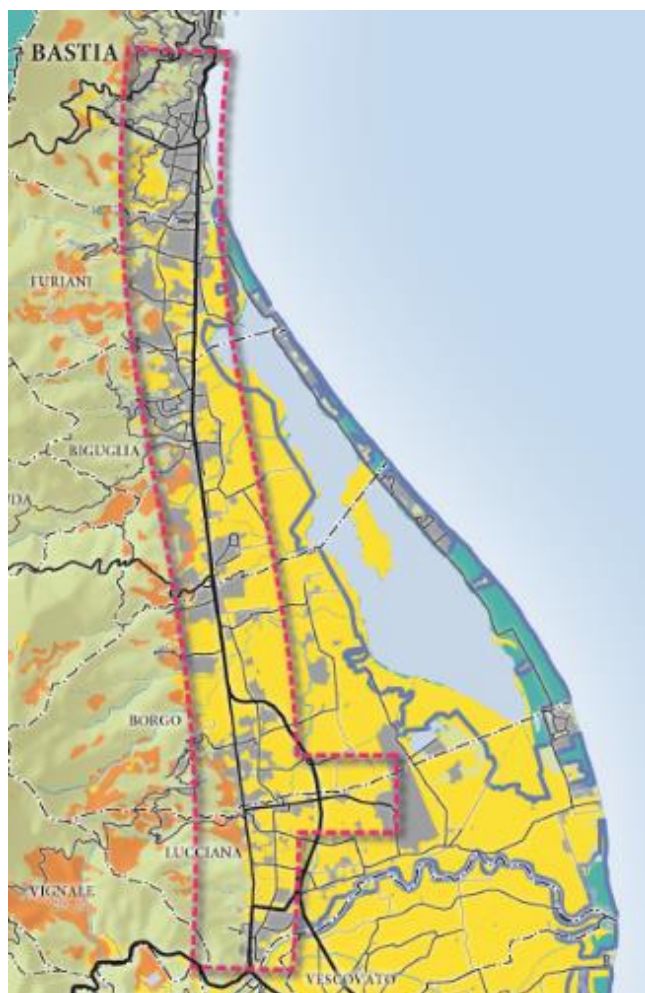
Agglomération de Bastia :











EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES	
	Zone à fort risque naturel
	Risque Amiante – zones d'aléas fort et moyen
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Routes territoriales
	Autres routes du réseau armature
	Autres routes
	Port structurant
	Aéroport structurant
	Tache urbaine en 1980
	Tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
	Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
	Zones de forte pression urbaine
	Zone SEVESO

### → SER de Bastia – Casamozza

Il couvre toute la partie sud de l'agglomération bastiaise, qui est la principale zone de développement en raison de l'ouverture sur le reste de l'île, du relief plus favorable et de la présence d'infrastructures de transport : port (avec une extension à l'étude), aéroport, voie ferrée, voie express, ...).



#### EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE

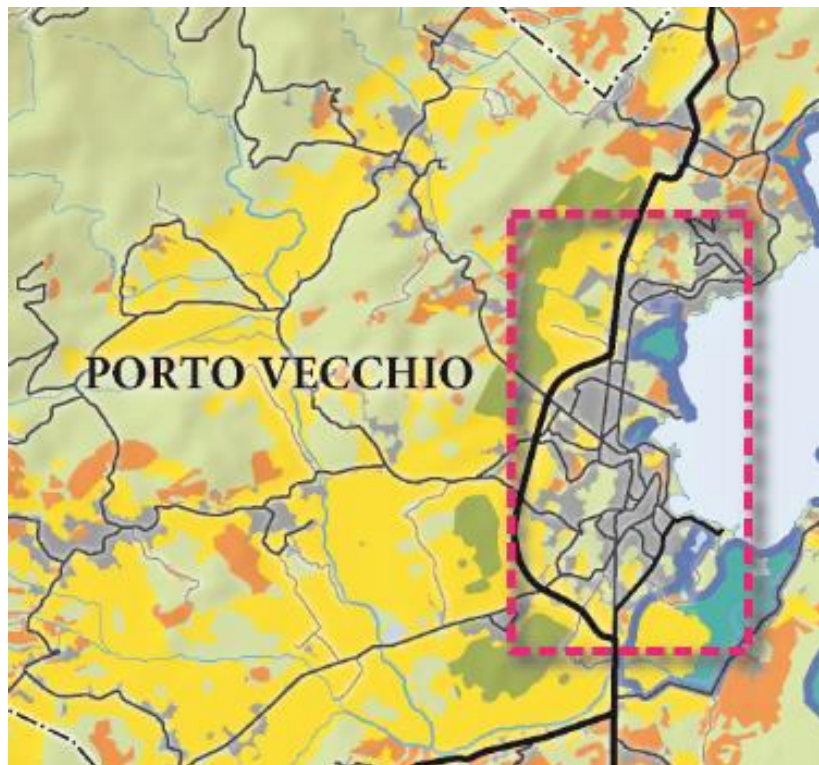
-  Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
-  La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
-  Espaces Stratégiques Agricoles
-  Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
-  Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
-  Espaces Stratégiques Environnementaux
-  Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
-  Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »









<b>SER DE DE BASTIA – CASAMOZZA</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fort enjeu de développement urbain (zone d'extension naturelle de l'agglomération de Bastia structurée autour de la nationale), du nouveau contournement de Borgo et la voie ferrée ;</li> <li>▪ Fortes contraintes sur le port qui conduit à envisager son extension et sa délocalisation ;</li> <li>▪ Forte et rapide consommation d'espace au sud du secteur, génératrice de nouveaux flux, et non corrélée à la création d'espaces publics ni d'infrastructures significatives (à l'exception des aménagements de la route territoriale) faisant peser un sérieux risque sur la soutenabilité du système péri-urbain en voie de constitution ;</li> <li>▪ Conditions de déplacement encore difficiles dans l'agglomération ;</li> <li>▪ Présence d'importantes surfaces de terres agricoles à fortes potentialités ;</li> <li>▪ Proximité de l'espace naturel protégé de l'étang de Biguglia ;</li> <li>▪ Enjeux d'inondabilité ;</li> <li>▪ Conditions d'accès à l'eau défavorables au développement des activités nautiques sur l'agglomération bastiaise. Enjeu d'aménagement hors de la ville d'un équipement performant (cale de mise à l'eau/port à sec).</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Localiser les zones à urbaniser en fonction des besoins constatés en recherchant la meilleure adéquation avec les services existants ou programmés ;</li> <li>▪ Préciser les modalités d'extension du port, dans le cadre d'une stratégie, partagée à l'échelle régionale, de réorganisation des liaisons maritimes, et localiser les espaces et infrastructures nécessaires à son bon fonctionnement, notamment pour améliorer la chaîne logistique ;</li> <li>▪ Articuler le développement urbain avec l'accueil de structures de formation supérieure (école d'ingénieurs, etc.) ;</li> <li>▪ Localiser les zones de développement économique ;</li> <li>▪ Assurer le développement des transports en commun et de l'offre de mobilité douce ;</li> <li>▪ Affirmer la préservation des espaces agricoles à fortes potentialités ;</li> <li>▪ Prendre en compte la Trame Verte et Bleue (corridors écologiques / paysagers ; réservoirs de biodiversité) ;</li> <li>▪ Définir des coupures d'urbanisation, notamment en s'appuyant sur les cours d'eau, en assurant la préservation de la continuité de la Trame Bleue ;</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Étude de la structuration de zones logistiques et d'activité à proximité du port, de son extension envisagée, de la voie ferrée et de l'aéroport,</li> <li>○ Amélioration de la desserte en transports en commun du port et de l'aéroport (articulation avec le réseau ferré),</li> <li>○ Transports collectifs : corrélér le projet portuaire avec la création d'un pôle intermodal articulant la future gare maritime avec les transports collectifs urbains et interurbains (bus, cars, trains) et permettant aux passagers de disposer de liaisons aisées tant avec le centre-ville de Bastia qu'avec d'autres centres urbains en périphérie ou plus lointains,</li> <li>○ Ouvrir sur la mer les quartiers de Lupino et de Montesoro, aujourd'hui coupés du littoral par des infrastructures linéaires quasi imperméables,</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Mobilité urbaine et périurbaine : renforcement du train comme mode de déplacement capacitaire pour la mobilité quotidienne, notamment la mobilité domicile-travail, modernisation de la gare centre et reconfiguration du quartier autour de la gare, réflexion sur la création de nouvelles haltes ou gares.</li><li>▪ Amélioration des conditions d'accueil et d'accès à l'eau des industries nautiques via l'aménagement hors de la ville d'un équipement performant (cale de mise à l'eau/port à sec) ;</li><li>▪ En matière de développement culturel :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Préciser les modalités d'implantation d'une zone consacrée au développement culturel, susceptible d'accueillir l'implantation d'entreprises culturelles, artistiques, artisanales etc. (cf. annexe 9 – partie 2, dans le cadre du projet d'extension et de reconfiguration urbaine lié à l'implantation du nouveau port),</li><li>○ Mettre en place une réflexion avec les autres pôles de développement culturel du sud Bastia.</li></ul></li></ul>
--	--

② SER définis en lien avec des ports et aéroports structurants ou des centres universitaires

→ SER de Porto-Vecchio

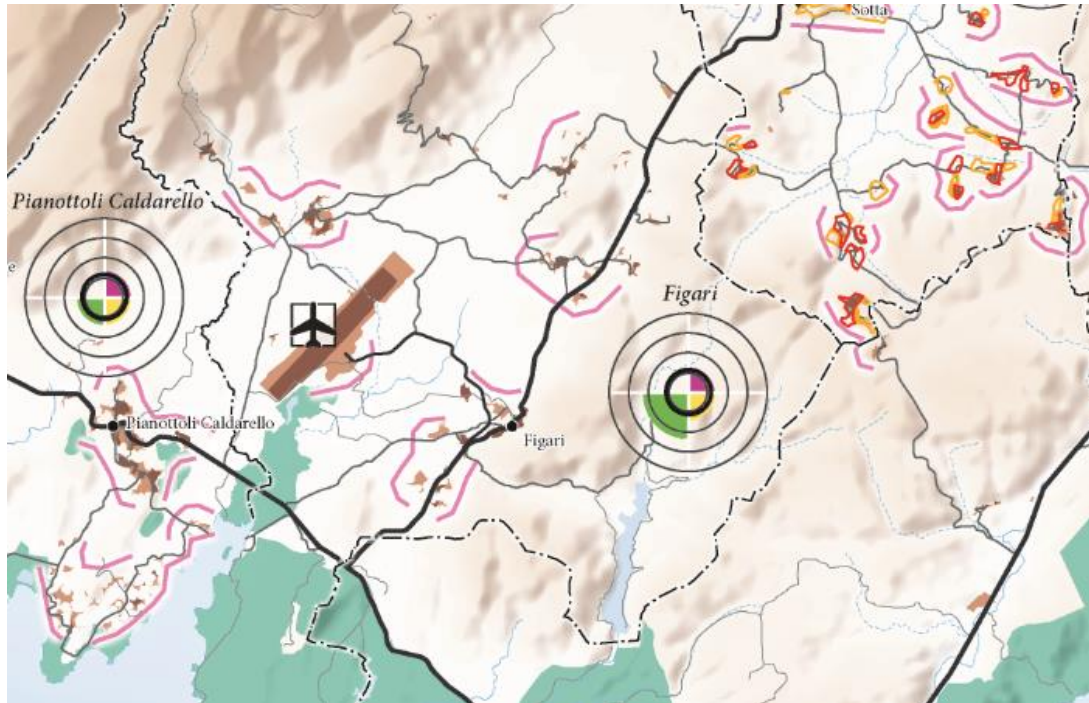













EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE	
	Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Espaces Stratégiques Agricoles
	Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Espaces Stratégiques Environnementaux
	Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
	Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »

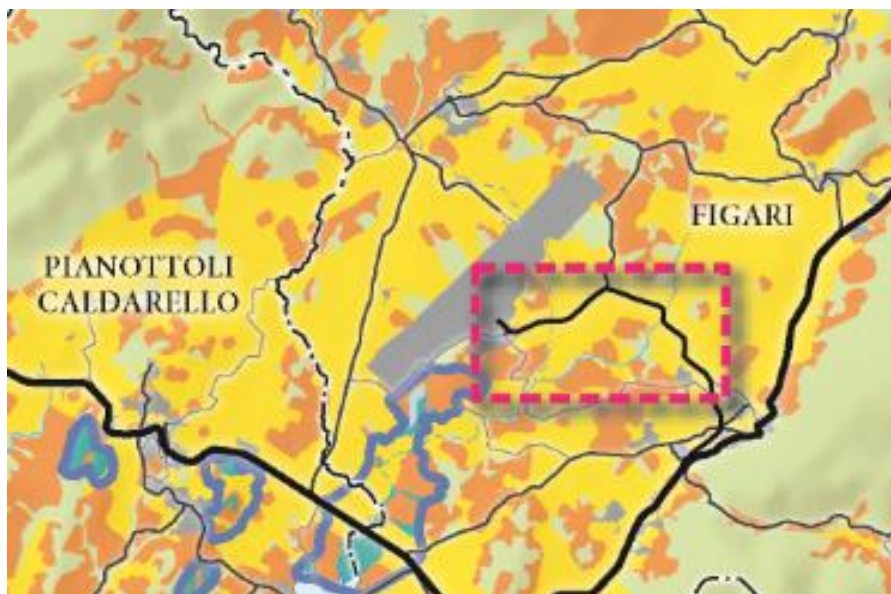
<b>SER DE PORTO-VECCHIO</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développement touristique à conforter dans le respect de la qualité du site ;</li> <li>▪ Étalement urbain sans équivalent en Corse ;</li> <li>▪ Dégagement du port insuffisant ;</li> <li>▪ Sous-utilisation du potentiel du port de commerce, notamment pour les échanges avec les ports du bassin tyrrhénien (côte Est Sardaigne, etc.).</li> <li>▪ Secteur majeur d'implantation des industries nautiques</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Définir les équipements et infrastructures nécessaires à l'amélioration de la fonction touristique ;</li> <li>▪ Définir le positionnement du port de commerce dans la stratégie globale des liaisons maritimes ;</li> <li>▪ Recomposer la trame urbaine à l'intérieur du périmètre de la déviation ;</li> <li>▪ Faire de Porto-Vecchio « une vraie ville » : constituer une offre foncière urbaine permettant de répondre aux besoins induits par le développement démographique, en préservant les espaces de périphérie ;</li> <li>▪ Réfléchir à l'organisation de l'arrière-port ;</li> <li>▪ Réservation de foncier à vocation économique proche du rivage pour les industries nautiques ;</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réalisation d'un pôle d'échange intermodal associant services routiers interurbains (et futur service ferroviaire après mise en service de la ligne et de la gare), parking de rabattement, services d'éco-mobilités (auto-partage, covoiturage, vélo, en articulation également avec le port de plaisance) ;</li> <li>○ Développement des mobilités maritimes pendulaires en période estivale (navette des plages) à l'échelle du bassin touristique (de Zonza à Bonifacio) ;</li> <li>○ Préservation des conditions de développement du port de commerce limitation/traitement des conflits d'usage, à terre comme en mer, entre le port de commerce (enjeu prioritaire) et le port de plaisance ;</li> <li>○ Inscription de la RD 768 et de la voirie communale d'accès au port de Porto-Vecchio comme axes routiers d'intérêt régional.</li> </ul> </li> <li>▪ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul>











→ SER de Figari



EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES	
	Zone à fort risque naturel
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Routes territoriales
	Autres routes du réseau armature
	Autres routes
	Aéroport structurant
	Tache urbaine en 1980
	Tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
	Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
	Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
	Zones de forte pression urbaine

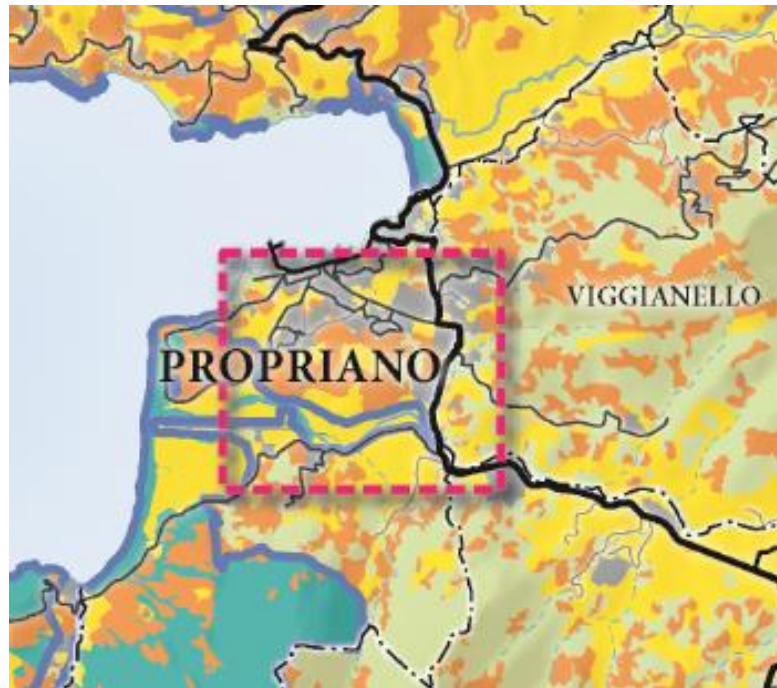


EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE	
	Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
	La tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
	Espaces Stratégiques Agricoles
	Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Espaces Stratégiques Environnementaux
	Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
	Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »









SER DE FIGARI	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Enjeux de développement autour de l'aéroport.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réfléchir au développement et à l'accueil d'activités liées à l'aéroport, en cohérence avec les projets de déviation, dans un souci de préservation maximale des espaces agricoles à forte potentialité et des corridors écologiques et réservoirs de biodiversité ;</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aéroport: étude de la structuration d'une zone logistique et d'activité à proximité, amélioration des conditions d'accès en transports en commun depuis les principaux pôles de l'extrême sud et du sartenais.</li> </ul> </li> <li>▪ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul>



→ SER de Propriano sud



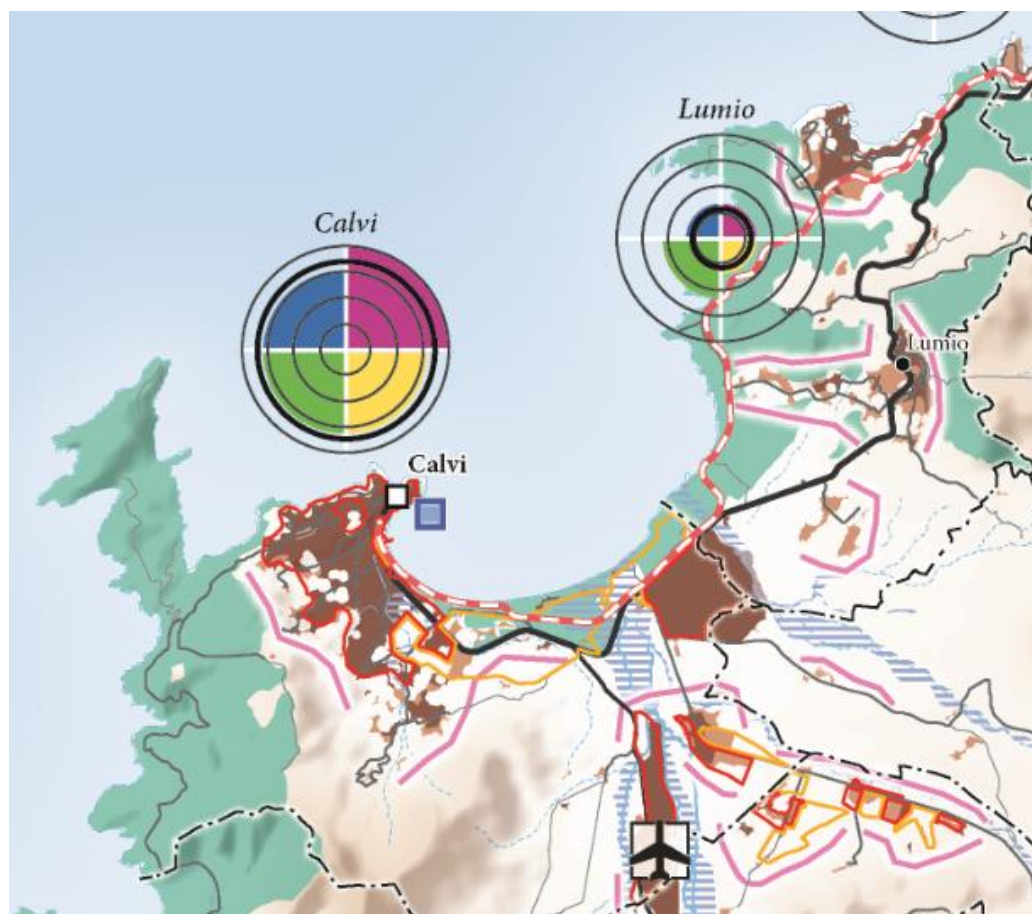
**EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE**

	Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Espaces Stratégiques Agricoles
	Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Espaces Stratégiques Environnementaux
	Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
	Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »













**SER DE PROPRIANO SUD**

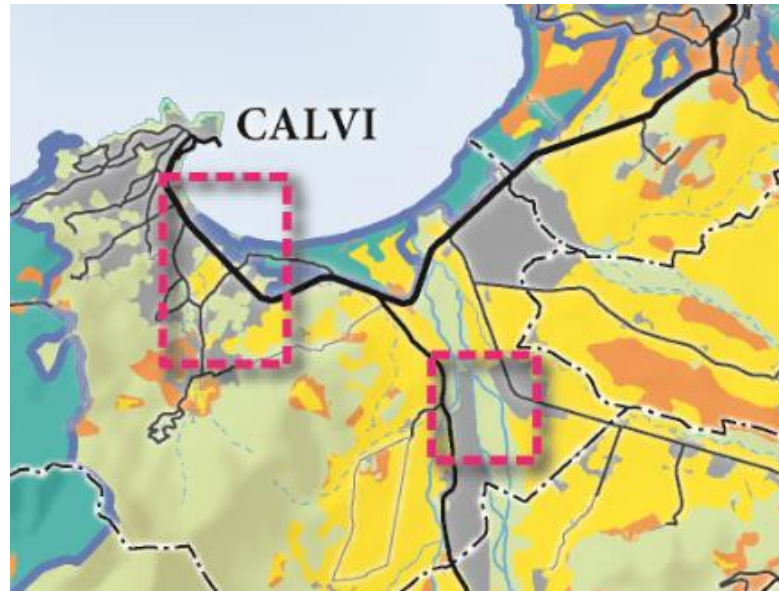
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Articulation complexe entre port, aéroport, zones d'activités, en présence d'espaces remarquables Loi Littoral.</li> <li>▪ Site attractif pour la plaisance et présence de chantiers nautiques</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réfléchir à une meilleure articulation des fonctions de desserte (port, aéroport) et économiques (zones d'activité, arrière-port à réorganiser, ...);</li> <li>▪ Création d'un port à sec; rationalisation des usages de l'espace proche du rivage pour poursuivre le développement de la filière nautique bien implantée sur le territoire;</li> <li>▪ En matière de transports :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'un pôle d'échange intermodal articulant gare maritime, services routiers interurbains, services de mobilité douce;</li> <li>○ Préservation des conditions de développement du port de commerce;</li> <li>○ Anticiper le futur contournement.</li> </ul> </li> <li>▪ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul>

→ SER de Calvi ville, SER de l'entrée de Calvi-Aéroport











### EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES

-  Zone à fort risque naturel
-  Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
-  Routes territoriales
-  Autres routes du réseau armature
-  Autres routes
-  Port structurant
-  Aéroport structurant
-  Tache urbaine en 1980
-  Tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
-  Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
-  Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
-  Zones de forte pression urbaine



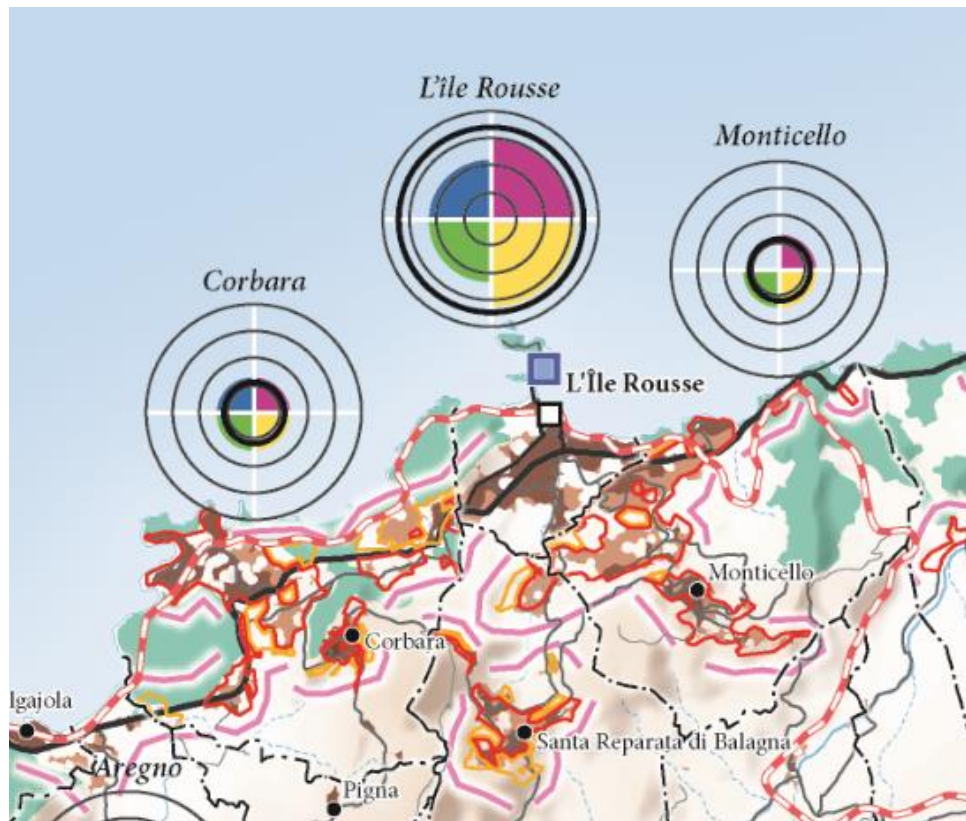
**EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE**












- |   |  |
|---|--|
|  | Secteurs d'Enjeux Régionaux<br>devant faire l'objet d'un projet d'ensemble |
|  | La tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle                                |
|  | Espaces Stratégiques Agricoles   |
|  | Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle  |
|  | Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante          |
|  | Espaces Stratégiques Environnementaux                                      |
|  | Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux                           |
|  | Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »    |

<b>SER DE CALVI VILLE</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Extension du tissu urbain interpénétré avec des zones agricole à fortes potentialités.</li> <li>▪ Forte attractivité pour la plaisance et la grande plaisance -Solide implantation de la filière nautique.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Préciser les besoins d'espace pour l'amélioration du fonctionnement du port, sa mutation complète vers la croisière et la grande plaisance, sa gestion dynamique, et les localiser ;</li> <li>▪ Définir les besoins de développement urbain en fonction des capacités d'accueil actuelles, du potentiel de densification et d'urbanisation des dents creuses, des perspectives de développement démographique ;</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques ;</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Spécialisation du port dans la croisière et la grande plaisance ;</li> <li>○ Création d'un pôle d'échange intermodal articulant gare ferroviaire, services routiers de voyageurs, port et mobilité maritime, services de mobilité douce (y compris à destination des plaisanciers).</li> </ul> </li> <li>▪ Évaluer les besoins liés à la reconversion du port de commerce pour le développement de l'accueil de la grande plaisance et des équipements et services dédiés – Rationalisation des usages de l'espace proche du rivage à proximité du port – Amélioration des conditions d'accès au plan d'eau et de développement des industries nautiques.</li> <li>▪ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul>

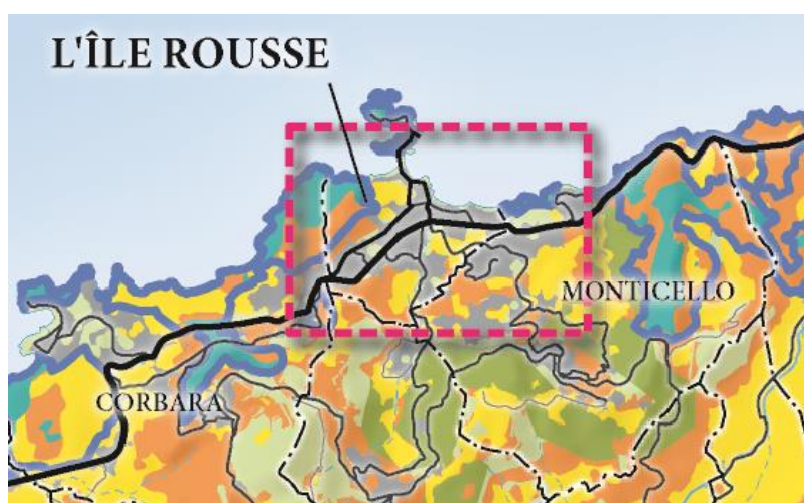
<b>SER DE CALVI AÉROPORT</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liaison insuffisante entre aéroport et zone d'activité ;</li> <li>▪ Développement urbain diffus en zone agricole.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Articuler les besoins de service du port et de l'aéroport ;</li> <li>▪ Améliorer la liaison aéroport / zone d'activité en soulageant la route côtière ;</li> <li>▪ Optimiser le développement de la zone d'activité au sein d'espaces agricoles à fortes potentialités, en visant une réponse aux besoins de l'économie productive à l'échelle du bassin de vie (intercommunalité ou Pays) ;</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aéroport: étude de la structuration d'une zone logistique et d'activité à proximité ;</li> <li>○ Amélioration des conditions d'accès en transports en commun à la Zone d'activités et à l'aéroport.</li> </ul> </li> </ul>

→ SER de l'île Rousse











EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES	
	Zone à fort risque naturel
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Routes territoriales
	Autres routes du réseau armature
	Autres routes
	Port structurant
	Tache urbaine en 1980
	Tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
	Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
	Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
	Zones de forte pression urbaine





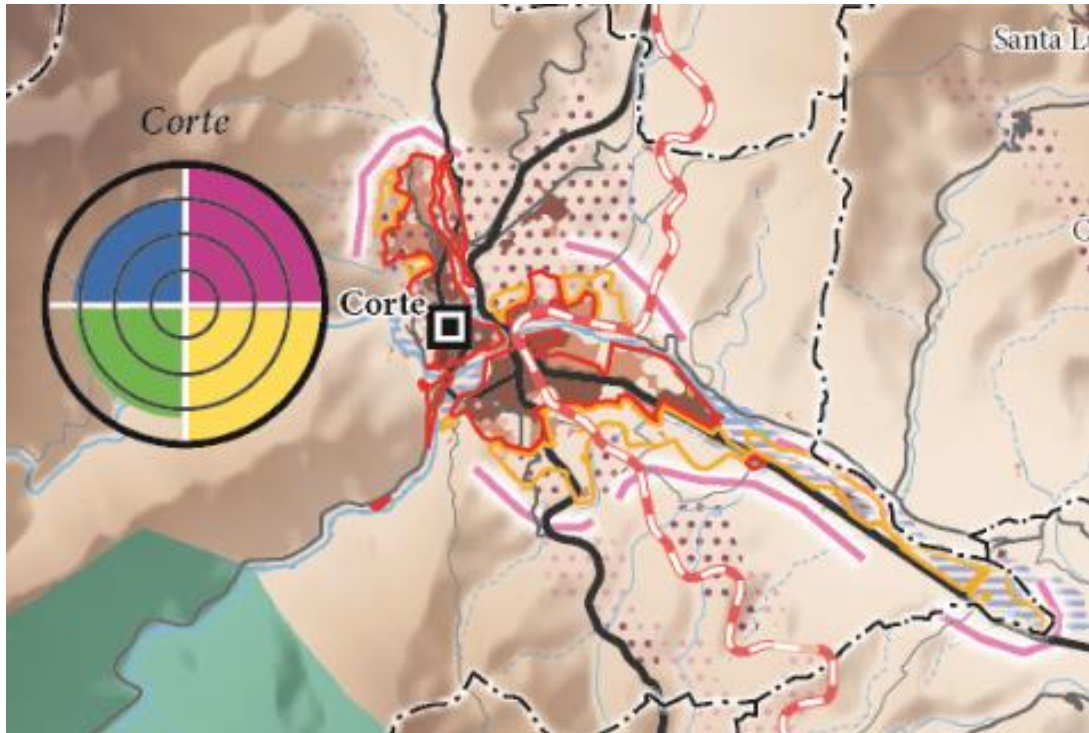
**EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE**












-  Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
-  La tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
-  Espaces Stratégiques Agricoles
-  Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
-  Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
-  Espaces Stratégiques Environnementaux
-  Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
-  Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »

**SER DE L'ÎLE-ROUSSE**

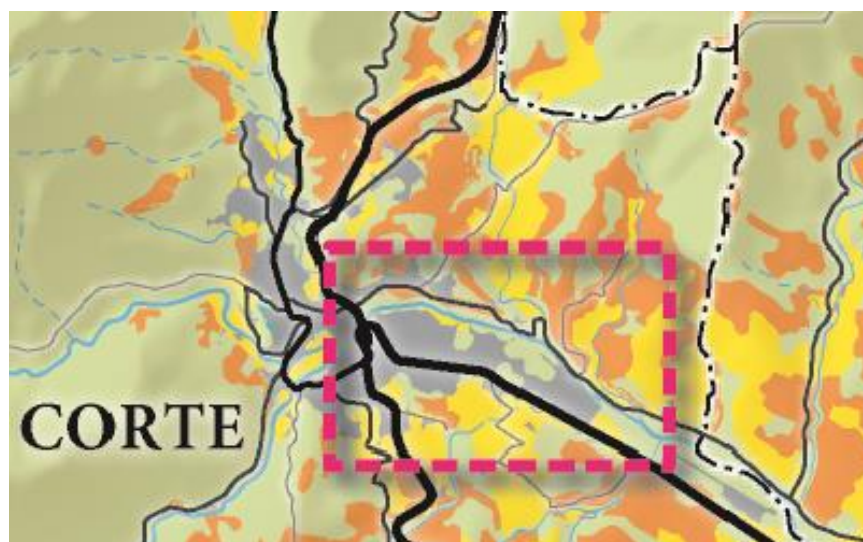
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développement urbain contraint par les espaces agricoles et environnementaux sensibles ;</li> <li>▪ Arrière-port à organiser, desserte du port à améliorer.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réfléchir à l'amélioration de la desserte du port et des services associés ;</li> <li>▪ Définir les besoins de développement urbain en fonction des capacités d'accueil actuelles, du potentiel de densification et d'urbanisation des dents creuses, des perspectives de développement démographique ;</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques ;</li> <li>▪ Assurer l'accueil d'un contournement et anticiper ses conséquences sur l'organisation de la ville, à court, moyen et long terme ;</li> <li>▪ Réfléchir à la mise en place d'une trame d'espaces publics permettant la requalification des secteurs les plus densément urbanisés ;</li> <li>▪ En matière de transports :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'un pôle d'échange intermodal articulant gare maritime, services ferroviaires et routiers interurbains, services d'éco-mobilité ;</li> <li>○ Préservation des conditions de développement du port de commerce ;</li> <li>○ Inscription de la RD 513 d'accès au port de l'Île Rousse comme axe d'intérêt régional.</li> </ul> </li> <li>▪ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul>









→ SER de Corte



EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES	
	Zone à fort risque naturel
	Risque Amiante – zones d'aléas fort et moyen
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Routes territoriales
	Autres routes du réseau armature
	Autres routes
	Tache urbaine en 1980
	Tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
	Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
	Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
	Zones de forte pression urbaine

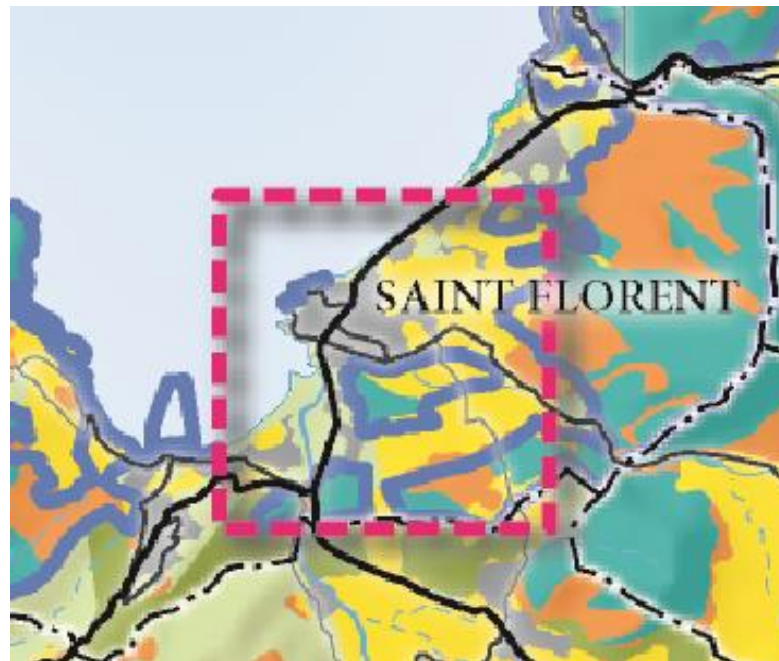












EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE	
	Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Espaces Stratégiques Agricoles
	Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Espaces Stratégiques Environnementaux
	Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
	Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »

SER DE CORTE	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Extension urbaine linéairement le long de la route du Tavignano, avec des contraintes de zones inondables.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconcentrer la trame urbaine pour limiter les besoins de déplacements et les emprises sur les zones agricoles à fortes potentialités ;</li> <li>▪ Re-qualifier l'entrée de ville Sud autour de la gare ferroviaire ;</li> <li>▪ Réfléchir au développement du pôle universitaire et aux besoins associés (logements étudiants, etc.) ;</li> <li>▪ En matière de transports :                         <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'un pôle d'échange intermodal articulant gare ferroviaire, services routiers de voyageurs, services d'éco-mobilité ;</li> <li>○ Création d'un service régulier de transport de voyageurs avec les communes de la Plaine Orientale pour améliorer la desserte de l'université ;</li> </ul> </li> <li>▪ En matière de développement culturel :                         <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réfléchir au développement culturel dans le contexte universitaire et comme point d'accès à la culture pour l'intérieur rural ;</li> <li>○ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul> </li> </ul>

→ SER de Saint-Florent

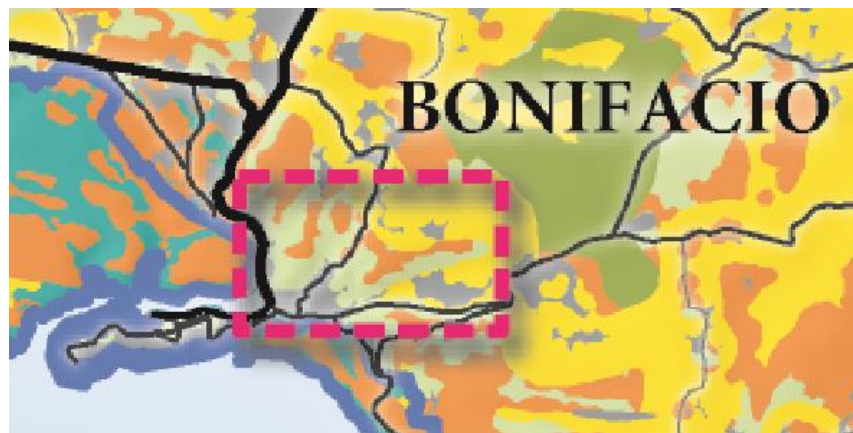










EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE

- |   |   |
|---|---|
|  | Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble   |
|  | La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)                               |
|  | Espaces Stratégiques Agricoles  |
|  | Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle |
|  | Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante         |
|  | Espaces Stratégiques Environnementaux                                     |
|  | Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux                          |
|  | Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »   |

<b>SER DE SAINT-FLORENT</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projet de contournement routier sur un itinéraire d'intérêt régional ;</li> <li>▪ Pression touristique sur l'organisation de la trame urbaine, la protection des milieux naturels et de l'agriculture et la gestion des circulations ;</li> <li>▪ Artificialisation rapide et sauvage des rives et abords de l'Aliso et de ses zones humides ;</li> <li>▪ Forte attractivité pour la plaisance et les industries nautiques ;</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restructurer la ville dans son épaisseur entre la route actuelle et les coteaux, en travaillant sur la forme urbaine et l'intégration dans le grand paysage, y compris pour l'offre foncière à vocations d'activités ;</li> <li>▪ Anticiper le futur contournement et ses effets ;</li> <li>▪ Contribuer au développement de la filière nautique : envisager le développement de la capacité d'accueil de la grande plaisance, prendre en compte les besoins fonciers et immobiliers, évaluer les besoins de création de ports à sec en intégrant le besoin de relogement des amarrages non autorisés, et la pertinence d'une extension du port de plaisance en mer, amélioration de l'accès public à la mer ;</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rationaliser les flux de circulation ;</li> <li>○ Développer une offre de transports collectifs et d'éco- mobilités, y compris à destination des plaisanciers.</li> </ul> </li> <li>▪ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul>

→ SER de Bonifacio ville

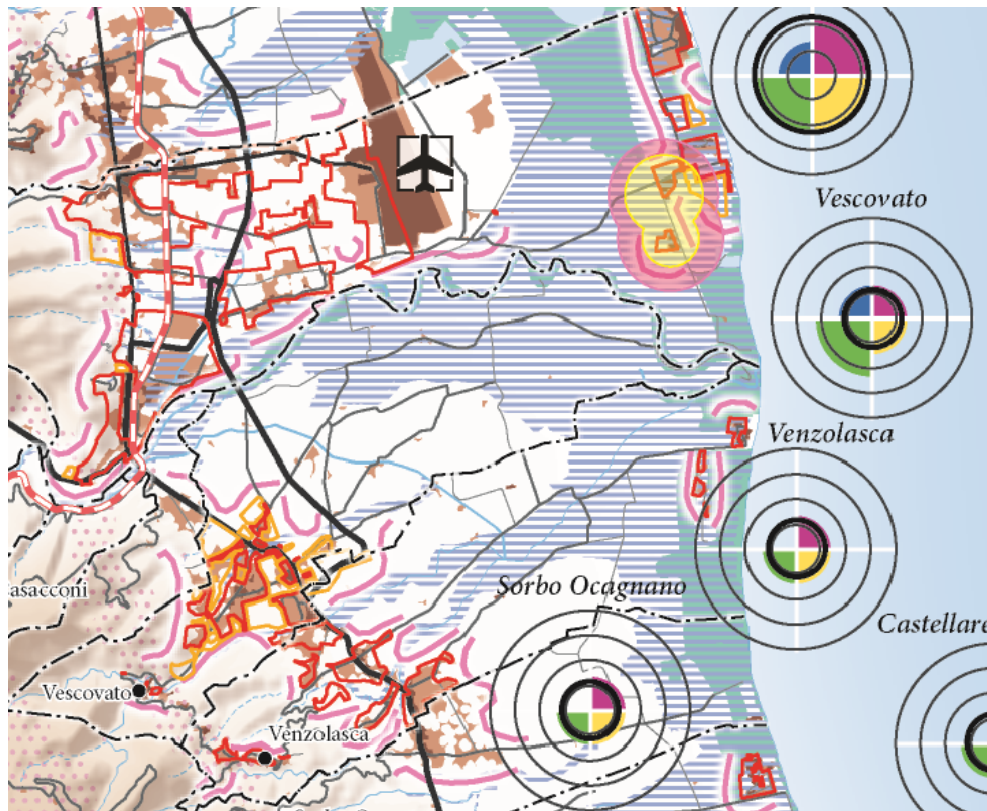


EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE	
	Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Espaces Stratégiques Agricoles
	Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Espaces Stratégiques Environnementaux
	Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
	Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »













SER DE BONIFACIO VILLE	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pression touristique sur l'organisation de la trame urbaine, la protection des milieux et de l'agriculture et la gestion des circulations ;</li> <li>▪ Artificialisation rapide et désordonnée des abords du site touristique de Bonifacio.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réfléchir à l'organisation d'un nouveau centre urbain soulageant le centre historique congestionné ;</li> <li>▪ Organiser les flux touristiques vers la vieille ville (stationnement, navettes, etc.) ;</li> <li>▪ Intégrer cette offre de stationnement et de mobilité dans un ensemble urbain cohérent ;</li> <li>▪ Contribuer au développement de la filière nautique : prendre en compte les besoins fonciers et immobiliers, évaluer les besoins de création de ports à sec en intégrant le besoin de relogement des amarrages non autorisés ;</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques.</li> <li>▪ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul>

③ SER définis pour le développement de pôles structurants

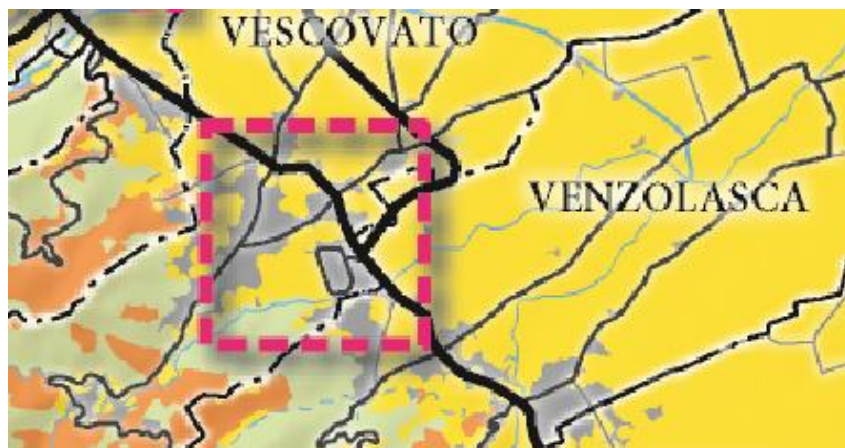
→ SER de Vescovato / Venzolasca











EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES

-  Zone à fort risque naturel
-  Risque Amiante – zones d'aléas fort et moyen
-  Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
-  Routes territoriales
-  Autres routes du réseau armature
-  Autres routes
-  Aéroport structurant
-  Tache urbaine en 1980
-  Tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
-  Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
-  Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
-  Zones de forte pression urbaine
-  Zone SEVESO

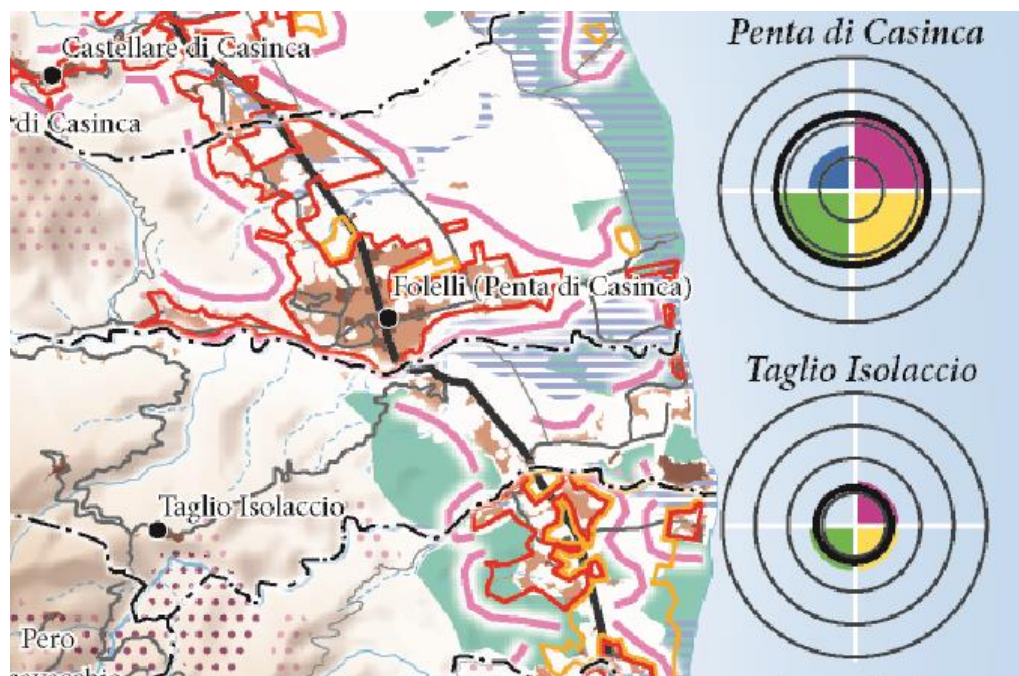















EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE	
	Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Espaces Stratégiques Agricoles
	Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Espaces Stratégiques Environnementaux
	Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
	Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »

SER DE VESCOVATO / VENZOLASCA	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Point d'accès à la déviation routière de Borgo ;</li> <li>▪ Site potentiel d'arrêt de la future ligne ferroviaire ;</li> <li>▪ Forte interpénétration entre tissu péri-urbain et espaces agricoles à forte potentialité.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organiser une polarité en tenant compte de la présence de la terminaison de la déviation de Borgo et de l'hypothèse d'une halte sur la future ligne ferroviaire de la côte orientale ;</li> <li>▪ Définir les besoins de développement urbain en fonction des capacités d'accueil actuelles, du potentiel de densification et d'urbanisation des dents creuses, des perspectives de développement démographique ;</li> <li>▪ Développer l'offre foncière destinée à des activités économiques productives, en lien avec l'offre de transport actuelle et future ;</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques.</li> <li>▪ En matière de transports, étude d'un arrêt ou d'une gare dans le cadre du projet d'extension de la ligne ferroviaire.</li> <li>▪ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul>









→ SER de Folelli / Penta di Casinca



ZEXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES	
	Zone à fort risque naturel
	Risque Amiante – zones d'aléas fort et moyen
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Routes territoriales
	Autres routes du réseau armature
	Autres routes
	Tache urbaine en 1980
	Tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
	Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
	Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
	Zones de forte pression urbaine
















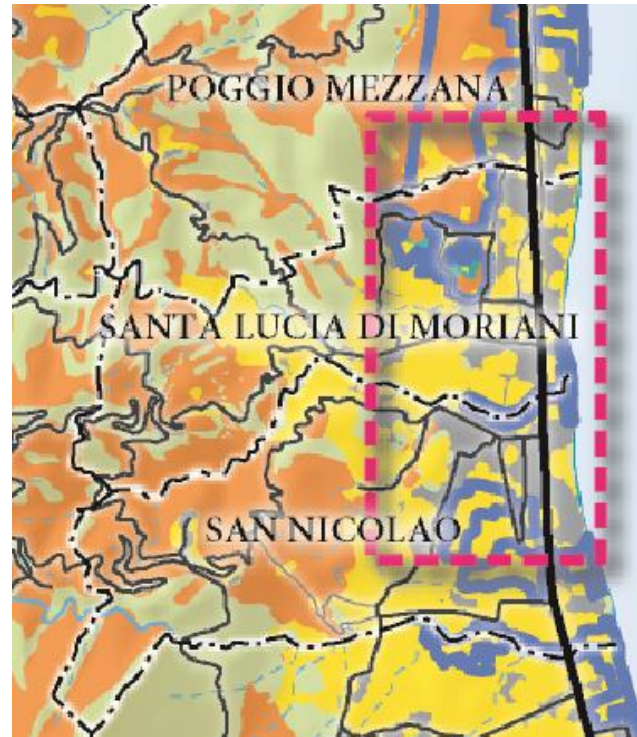
EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE	
	Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Espaces Stratégiques Agricoles
	Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Espaces Stratégiques Environnementaux
	Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
	Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »

SER DE FOLELLI / PENTA DI CASINCA	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Forte interpénétration entre tissu urbain et espaces agricoles à forte potentialité ;</li> <li>▪ Site potentiel de gare sur la future ligne ferroviaire ;</li> <li>▪ Centralité à redessiner.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organiser une centralité en tenant compte de l'hypothèse d'une gare sur la future ligne de la Côte Orientale ;</li> <li>▪ Définir les besoins de développement urbain en fonction des capacités d'accueil actuelles, du potentiel de densification et d'urbanisation des dents creuses, des perspectives de développement démographique ;</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels ou agricoles réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques ;</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'une gare dans le cadre du projet d'extension de la ligne ferroviaire dans la Plaine Orientale ;</li> <li>○ Création d'un pôle d'échange intermodal permettant la connexion avec les communes de l'Orezza et de l'Ampugnani ;</li> <li>○ Priorisation des liaisons routières en direction de l'arrière-pays et articulation avec la trame urbaine (cf. carte de synthèse fonctionnelle).</li> </ul> </li> <li>▪ En matière de développement culturel : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre en place une réflexion avec les autres pôles de diffusion culturelle de la Côte Orientale ;</li> <li>○ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul> </li> </ul>









→ SER de Moriani (Poggio-Mezzana, Santa Lucia & San Nicolao)



ZEXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES	
	Zone à fort risque naturel
	Risque Amiante – zones d'aléas fort et moyen
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Routes territoriales
	Autres routes du réseau armature
	Autres routes
	Tache urbaine en 1980
	Tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
	Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
	Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
	Zones de forte pression urbaine

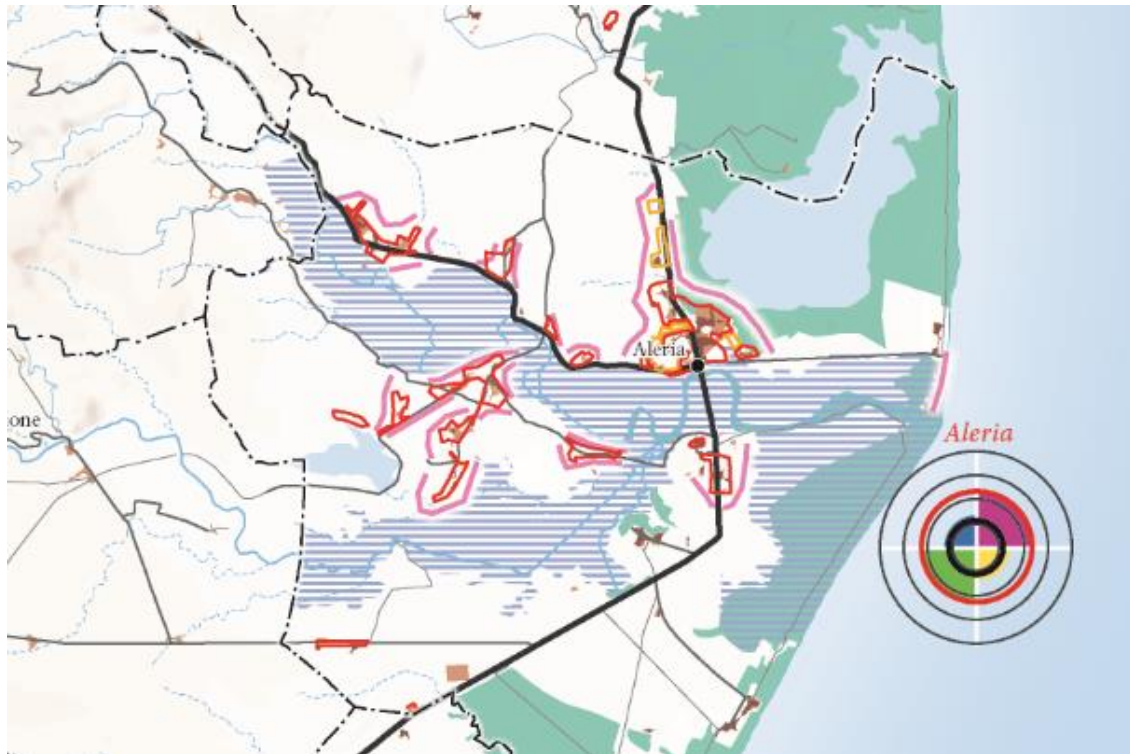












**EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE**

-  Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
-  La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
-  Espaces Stratégiques Agricoles
-  Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
-  Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
-  Espaces Stratégiques Environnementaux
-  Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
-  Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »

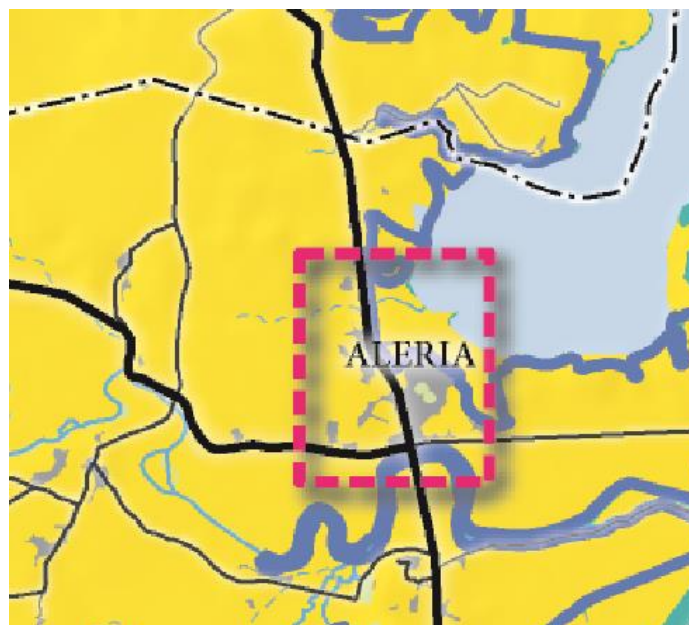
<b>SER DE MORIANI (POGGIO-MEZZANA, SANTA LUCIA &amp; SAN NICOLAO)</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Site potentiel d'arrêt de gare sur la future ligne ferroviaire ;</li> <li>▪ Interpénétration marquée entre tissu urbain et espaces agricoles à forte potentialité ;</li> <li>▪ Centralité à redessiner ;</li> <li>▪ Verrou de circulation sur l'axe nord- sud Bastia / Porto-Vecchio ;</li> <li>▪ Positionnement touristique à conforter ;</li> <li>▪ Risque d'évolution vers une fonction de cité dortoir.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organiser une centralité en tenant compte de l'hypothèse d'une gare sur la future ligne de la Côte Orientale (création d'une centralité autour du quartier gare) ;</li> <li>▪ Réserver les emplacements nécessaires aux infrastructures de transport programmées par la CTC ;</li> <li>▪ Définir les besoins de développement urbain en fonction des capacités d'accueil actuelles, du potentiel de densification et d'urbanisation des dents creuses, des perspectives de développement démographique ;</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques ;</li> <li>▪ En matière de transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'une gare dans le cadre du projet d'extension de la ligne ferroviaire dans la Plaine Orientale ;</li> <li>○ Création d'un pôle d'échange intermodal permettant la connexion avec les communes de l'Alesani et de Cervione.</li> </ul> </li> <li>▪ En matière de développement culturel : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre en place une réflexion avec les autres pôles de diffusion culturelle de la Côte Orientale ;</li> <li>○ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul> </li> </ul>

→ SER d'Aleria











ZEXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES	
	Zone à fort risque naturel
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Routes territoriales
	Autres routes du réseau armature
	Autres routes
	Tache urbaine en 1980
	Tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
	Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
	Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
	Zones de forte pression urbaine





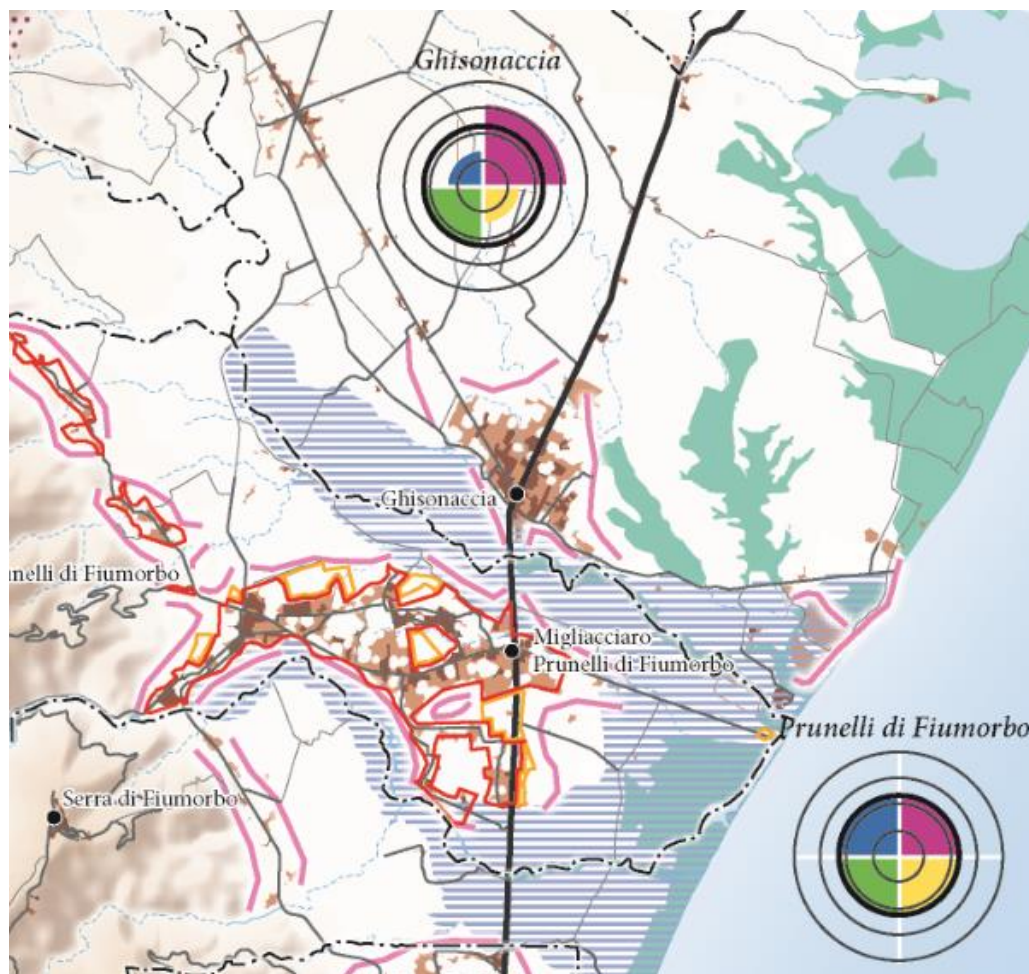
### EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE

- |   |  |
|---|--|
|  | Secteurs d'Enjeux Régionaux<br>devant faire l'objet d'un projet d'ensemble |
|  | La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)                                |
|  | Espaces Stratégiques Agricoles   |
|  | Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle  |
|  | Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante          |
|  | Espaces Stratégiques Environnementaux                                      |
|  | Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux                           |
|  | Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »    |











<b>SER D'ALERIA</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Site potentiel de gare sur la future ligne ferroviaire ;</li> <li>▪ Interpénétration marquée entre tissu urbain et espaces agricoles à forte potentialité ;</li> <li>▪ Positionnement touristique à conforter.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organiser une centralité en tenant compte de l'hypothèse d'une gare sur la future ligne de la Côte Orientale ;</li> <li>▪ Définir les besoins de développement urbain en fonction des capacités d'accueil actuelles, du potentiel de densification et d'urbanisation des dents creuses, des perspectives de développement démographique ;</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturelles réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques ;</li> <li>▪ En matière de transports :               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'une gare dans le cadre du projet d'extension de la ligne ferroviaire dans la Plaine Orientale ;</li> <li>○ Création d'un pôle d'échange intermodal permettant l'organisation d'un service de transport en commun reliant Corte (accès à l'université pour les étudiants résidant dans la Plaine orientale et dans l'Extrême-Sud) et le rabattement des voyageurs depuis les communes du Boziu et de la vallée de la Bravona ;</li> </ul> </li> <li>▪ En matière de développement culturel :               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre en place une réflexion avec les autres pôles de diffusion culturelle de la Côte Orientale ;</li> <li>○ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul> </li> </ul>



→ SER de Ghisonaccia – Prunelli di Fiumorbo











**ZEXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES**

-  Zone à fort risque naturel
-  Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
-  Routes territoriales
-  Autres routes du réseau armature
-  Autres routes
-  Tache urbaine en 1980
-  Tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
-  Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
-  Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
-  Zones de forte pression urbaine

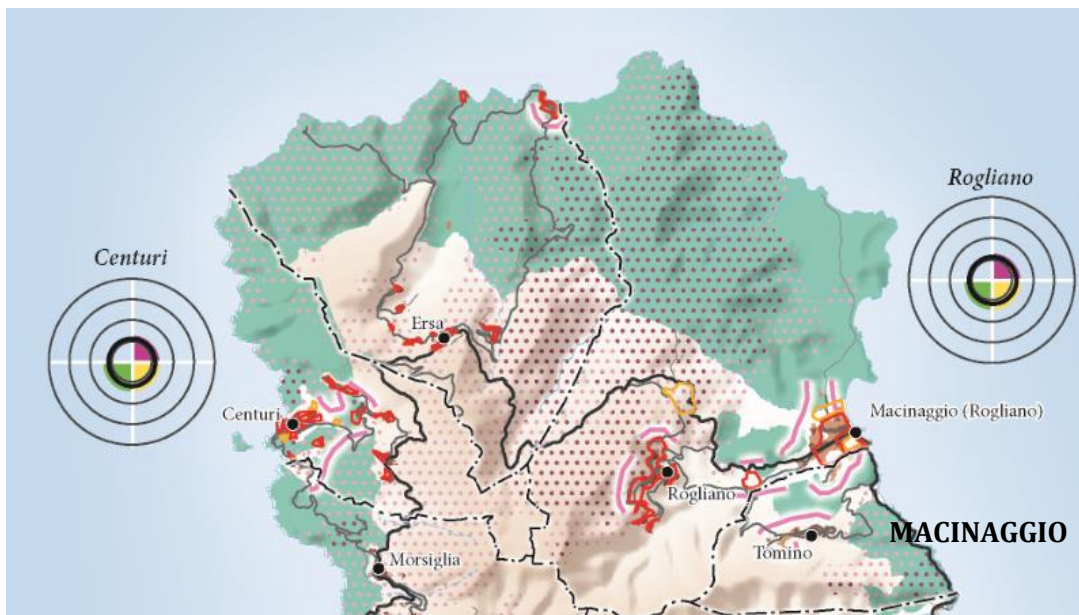













**EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE**

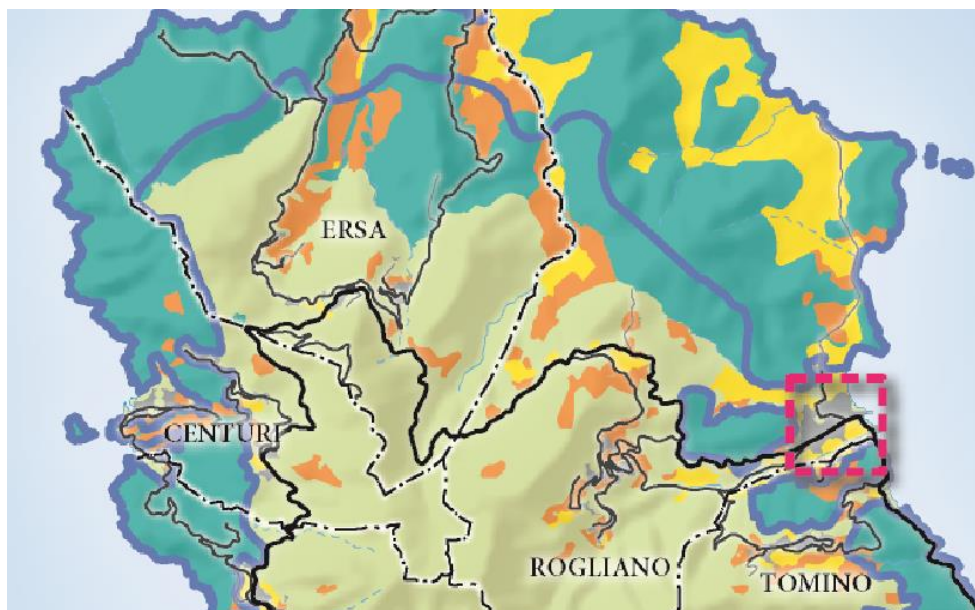
- |   |  |
|---|--|
|  | Secteurs d'Enjeux Régionaux<br>devant faire l'objet d'un projet d'ensemble |
|  | La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)                                |
|  | Espaces Stratégiques Agricoles   |
|  | Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle  |
|  | Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante          |
|  | Espaces Stratégiques Environnementaux                                      |
|  | Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux                           |
|  | Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »    |

<b>SER DE GHISONACCIA – PRUNELLI DI FIUMORBO</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Site potentiel de gare de la future ligne ferroviaire ;</li> <li>▪ Interpénétration marquée entre tissu urbain et espaces agricoles à forte potentialité ;</li> <li>▪ Équilibrage entre les deux communes non structuré : étalement sur Prunelli, structuration compacte sur Ghisonaccia).</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organiser une centralité en tenant compte de l’hypothèse d’une gare sur la future ligne de la Côte Orientale ;</li> <li>▪ Définir les besoins de développement urbain en fonction des capacités d’accueil actuelles, du potentiel de densification et d’urbanisation des dents creuses, des perspectives de développement démographique ;</li> <li>▪ Restructurer le tissu principalement pavillonnaire sur Prunelli ;</li> <li>▪ Définir les zones d’expansion de l’urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l’organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l’emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques ;</li> <li>▪ En matière de transports :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'une gare dans le cadre du projet d'extension de la ligne ferroviaire dans la Plaine Orientale ;</li> <li>○ Création d'un pôle d'échange intermodal permettant la connexion avec les communes de la microrégion du Fium'Orbu ;</li> </ul> </li> <li>▪ En matière de développement culturel :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre en place une réflexion avec les autres pôles de diffusion culturelle de la Côte Orientale ;</li> <li>○ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul> </li> </ul>









→ SER de Macinaggio (Rogliano, Tomino)



ZEXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX URBAINS ET ÉCONOMIQUES	
	Zone à fort risque naturel
	Risque Amiante – zones d'aléas fort et moyen
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Routes territoriales
	Autres routes du réseau armature
	Autres routes
	Tache urbaine en 1980
	Tache urbaine (hors bâti isolé) actuelle
	Zones urbanisables (U) des documents d'urbanisme
	Zones à urbaniser (AU) des documents d'urbanisme
	Zones de forte pression urbaine



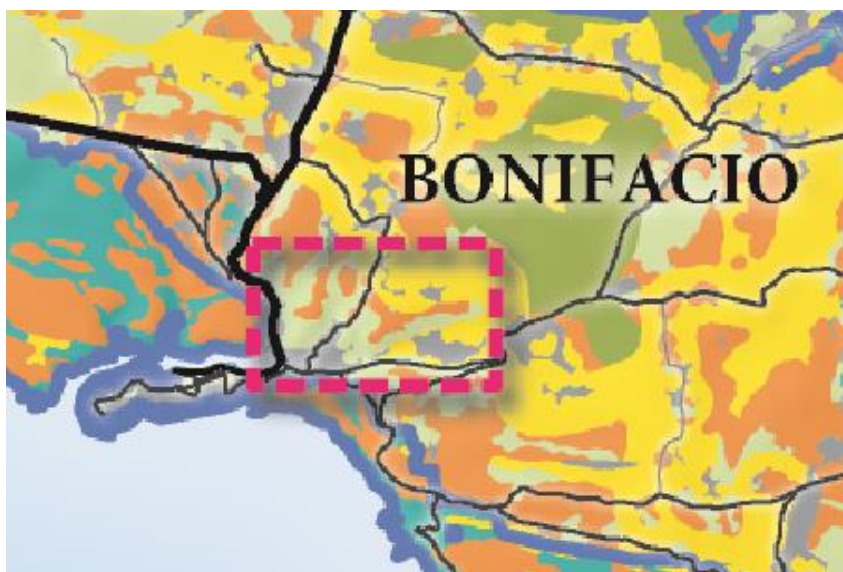
### EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE









-  Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
-  La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
-  Espaces Stratégiques Agricoles
-  Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
-  Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
-  Espaces Stratégiques Environnementaux
-  Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
-  Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »



<b>SER DE MACINAGGIO</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ « Pôle » urbain potentiel du Cap Corse ;</li> <li>▪ Offre de service d'une simple marine de répondant pas à tous les besoins liés aux activités de tourisme, de pêche et d'aquaculture ;</li> <li>▪ Port structurant pour la région en matière de plaisance avec une importante capacité d'accueil, parmi les plus fréquentés par les plaisanciers de passage (après Bonifacio et St-Florent, d'après les enregistrements sur le logiciel MAGELAN) ;</li> <li>▪ Pression urbaine modérée dans un site avec protections (sites Natura 2000, espaces agricoles à fortes potentialités) avec début de dispersion urbaine.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Structurer la trame urbaine pour permettre le développement harmonieux d'un petit pôle de l'armature urbaine ;</li> <li>▪ Définir les zones d'expansion de l'urbanisation éventuellement nécessaires en optimisant l'organisation de la trame urbaine, tout en limitant au strict minimum l'emprise sur les espaces agricoles à forte potentialité et les espaces naturels réservoirs de biodiversité, et en préservant les corridors écologiques, et en rationalisant les usages dans les espaces qui jouxtent le port ;</li> <li>▪ Favoriser l'accueil des services répondant aux orientations du schéma touristique ;</li> <li>▪ Développer les services en lien avec le nautisme ;</li> <li>▪ Prendre en compte les besoins de la pêche et de l'aquaculture ;</li> <li>▪ En matière de transport : développement d'une liaison maritime saisonnière vers Bastia, desservant les autres petits ports de la côte Est du Cap Corse ;</li> <li>▪ Évaluer les besoins et potentialités des activités et entreprises de la culture à l'échelle de la microrégion et concevoir le cas échéant une offre foncière ou immobilière susceptible de favoriser leur essor et leur insertion dans le tissu urbain.</li> </ul>

→ SER de Bonifacio Sant'Amanza



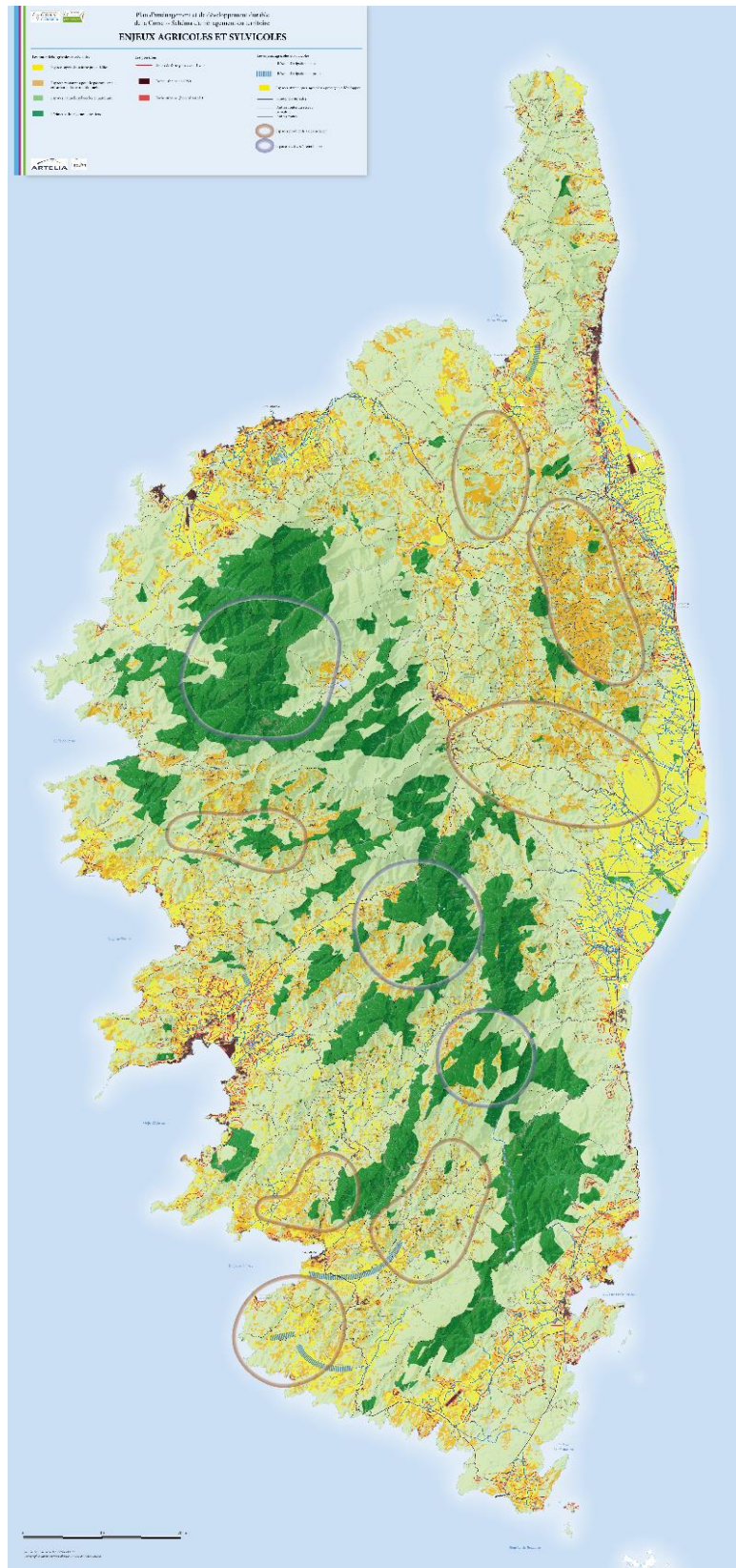
EXTRAIT DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE	
	Secteurs d'Enjeux Régionaux devant faire l'objet d'un projet d'ensemble
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Espaces Stratégiques Agricoles
	Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle
	Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte existante
	Espaces Stratégiques Environnementaux
	Autres espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux
	Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »

SER DE BONIFACIO SANT'AMANZA	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gestion difficile des activités nautiques (mouillages sauvages, faiblesse des services associés, etc.), capacité d'accueil du mouillage organisé insuffisante mais nécessairement limitée compte tenu du contexte environnemental ;</li> <li>▪ Site à forts enjeux environnementaux, patrimoniaux et paysagers ;</li> <li>▪ Fréquentation par la plaisance très supérieure à la capacité d'accueil des équipements (le bassin de navigation de Bonifacio est le plus fréquenté de Corse en saison) - Forte pression du mouillage forain sur le milieu marin du Parc International des Bouches de Bonifacio.</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aménagement d'un pôle d'activités terrestre lié au nautisme pour permettre une gestion des besoins d'accueil des bateaux de plaisance ;</li> <li>▪ Création d'un port à sec qui permettra d'optimiser les places au mouillage organisé existant et ainsi de diminuer la pression liée au mouillage forain sur le milieu marin sensible et suppression des mouillages sauvages ;</li> <li>▪ Aménagements des infrastructures nécessaires dans le respect des enjeux environnementaux et paysagers du golfe.</li> </ul>



## B. ENJEUX AGRICOLES ET FORESTIERS

Une carte au 1/100 000 spatialise les enjeux agricoles présentés dans le PADD. En voici un aperçu ; nous en explicitons ci-après la légende.



## 1. LES POTENTIELS AGRICOLES ET SYLVICOLES





L'objectif du PADDUC est de **protéger les espaces agricoles et sylvicoles** conformément aux orientations agricoles du 8 novembre 2013 et aux prérogatives du PADDUC en matière de planification, d'aménagement et de développement durable, mais aussi de la volonté de **doubler la production agricole et sylvicole à trente ans**, en corrigeant les évolutions observées de l'occupation du sol : artificialisation, pression foncière et sous-mobilisation.

### RAPPEL DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS DU PADD

- Protéger les terres cultivables agricoles et équipées ou en projet d'irrigation ;
  - Maintenir les espaces pastoraux, complémentaires du capital agricole productif et favoriser leur désenclavement ;
  - Gérer durablement les espaces naturels et forestiers.
- (Livret II ② PADD, III.E - OS 14, p 269)

D'après la loi du 5 décembre 2011 relative au PADDUC, la protection réglementaire des espaces agricoles peut s'articuler au travers de deux notions juridiques :

- **au titre des espaces stratégiques**, le PADDUC peut « définir leur périmètre, fixer leur vocation et comporter des dispositions relatives à l'occupation du sol, propres auxdits espaces, assorties, le cas échéant, de documents cartographiques, dont l'objet et l'échelle sont déterminés par délibération de l'Assemblée de Corse » (art. L. 4424-11, II CGCT).
- **au titre des lois Montagne et Littoral**. En ce qui concerne la protection des terres à vocation agricole, le PADDUC encadre les documents locaux d'urbanisme et les autorisations d'urbanisme en précisant les modalités d'application des lois « Montagne » et « Littoral ».

CARTE DES ENJEUX AGRICOLES : LES POTENTIALITÉS AGRICOLES	
	<b>Espaces Stratégiques Agricoles (ESA)</b>
	<b>Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnels</b>
	<b>Autres espaces naturels, sylvicoles et pastoraux</b>
	<b>Périmètre de régimes forestiers</b>

Dans ce contexte, une typologie des « espaces de production » a été établie pour représenter les enjeux agricoles ; selon cette typologie, sont spatialisés :

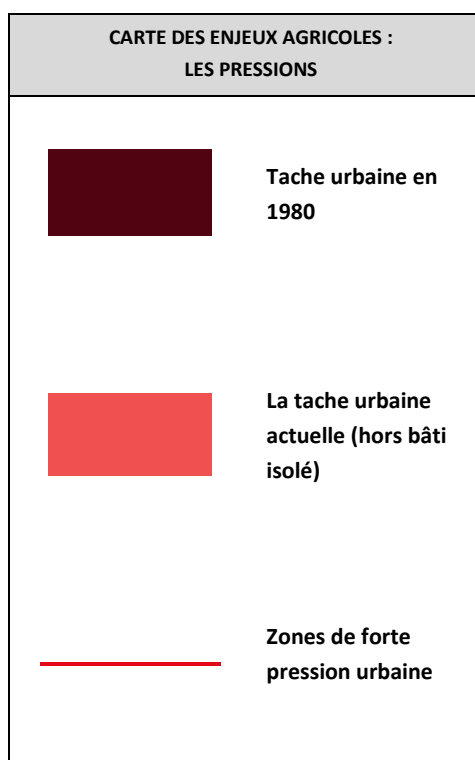
- **Les espaces stratégiques agricoles**: Ils sont constitués par les espaces cultivables (moins de 15% de pente dans les conditions et pour les catégories d'espaces énoncées au chapitre II.B.2 du Livret IV- orientations réglementaires, p. 144) à potentialité agronomique, incluant les espaces pastoraux présentant les meilleures potentialités, ainsi que par les espaces cultivables et équipés ou en projet d'un équipement structurant d'irrigation. **Leur surface est de 101 844 ha.**
- **Les espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle** : Ils sont constitués par les espaces à vocation pastorale reconnus d'intérêt agronomique pour les systèmes de production traditionnels. Leur surface est de 120 720 ha.
- **Les espaces naturels, sylvicoles et pastoraux** : Ils sont constitués des espaces naturels, forestiers, arborés, agro-pastoraux ou en friche. Leur surface est de 631 900 ha.

Cette typologie, décrite dans le PADD validé le 31 janvier 2014, est spatialisée au sein du présent livret suite à l'**étude partenariale** présentée ci-après.

Le maintien de ces espaces dans leur vocation doit être garanti, notamment dans les documents d'urbanisme et vis-à-vis des autorisations d'urbanisme. Cette préservation est au service du projet agricole dans toutes ses dimensions (économique, sociale, paysagère et environnementale). Elle ne vise pas uniquement la potentialité en termes de productivité, mais également en fonction d'une économie et d'une organisation du territoire.

## 2. LES PRESSIONS

Les espaces agricoles sont soumis à une forte pression urbaine, plus particulièrement les espaces cultivables à potentialités agronomiques, qui sont, pour la majorité situés en plaine.

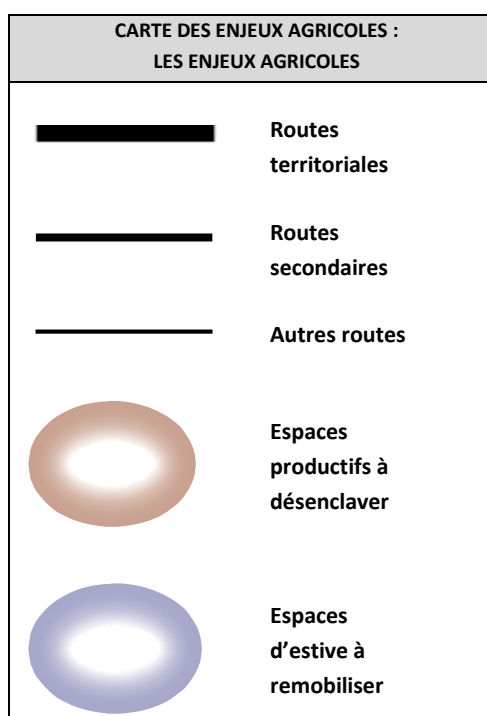


La carte des enjeux agricoles fait figurer la **tache urbaine** et illustre les pressions d'urbanisation s'exerçant sur les espaces agricoles en reprenant les **zones de forte pression urbaine** définies dans la carte des enjeux urbains et économiques.

### 3. LES ENJEUX ET LES ESPACES STRATÉGIQUES AGRICOLES

Les **espaces stratégiques agricoles** précédemment définis sont identifiés par le PADDUC en application du code général des collectivités territoriales, article L. 4424-11-II : « le PADDUC peut, compte tenu du caractère stratégique au regard des enjeux de préservation ou de développement présentés par certains espaces géographiques limités, définir leur périmètre, fixer leur vocation et comporter des dispositions relatives à l'occupation du sol propres auxdits espaces ».

#### Améliorer l'accessibilité des secteurs à fort capital productif



Le maillage routier est constitué de trois échelons : il s'appuie sur un « **maillage principal** », de bonne qualité qui permet la liaison entre les pôles supérieurs et les pôles secondaires et intermédiaires et un « **maillage secondaire** » qui dessert les bassins de vie mais aussi les grands itinéraires touristiques, les routes côtières et les pénétrantes qui desservent l'intérieur.

Au **troisième échelon** se trouvent l'ensemble des routes permettant d'accéder notamment aux unités villageoises et hameaux. Les capacités de ces routes vont généralement en diminuant au fur et à mesure que l'on pénètre dans la montagne ou que l'on s'éloigne des pôles majeurs.

Certains de ces espaces comme **le Niolu, la Castagniccia, le Boziu** mais aussi **l'Alta Rocca, le bas Taravo** ou encore **le Sartenais** offrent pourtant des **potentialités productives agricoles et sylvicoles**. Il s'agit d'espaces identifiés comme disposant de potentiels de production mais **pâtissant d'un sous-équipement notoire**.

L'objectif est d'améliorer la desserte des surfaces productives, afin de :

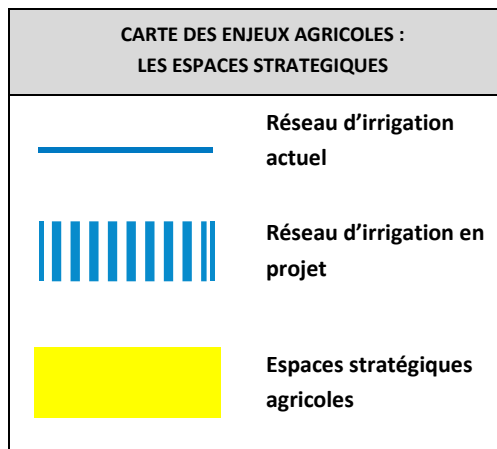
- Améliorer la gestion durable des surfaces agricoles et forestières ;
- Accroître la productivité agricole et forestière et améliorer le rendement économique ;
- Prévenir les risques d'incendie et les risques environnementaux.

Pour cela il convient de prioriser :

- **À court terme**, l'amélioration et le maintien du bon fonctionnement du réseau routier tertiaire existant afin de maintenir les exploitations agricoles et sylvicoles ;
- **Pour le plus long terme**, l'étude de la faisabilité technique et économique, ainsi que la concrétisation de l'extension du réseau routier destiné à desservir ces espaces productifs afin d'établir un programme d'infrastructures routières destiné à les désenclaver.

Une convention entre la CTC et les Conseils Généraux permet la prise en compte des orientations du PADDUC et notamment du Plan Montagne concernant le renforcement des infrastructures de base, nécessaires au développement des différents territoires.

## Les espaces stratégiques agricoles



Les surfaces équipées ou en projet d'un équipement d'irrigation sont protégées au titre des espaces stratégiques agricoles.

**Tous les espaces agricoles cultivables et à potentialités agronomiques sont classés par le PADDUC en espaces stratégiques agricoles.**

Ces espaces sont **inconstructibles**, à l'exception des constructions et installations nécessaires à l'activité agricole, aux équipements collectifs ou d'intérêt général ou à des services publics, ainsi qu'à des activités économiques liées à l'exploitation des ressources naturelles locales.

**Le PADDUC n'admet pas de modification de la destination des sols au sein de ces espaces.**

En effet, ces espaces ont une fonction économique et sociale et répondent à ce titre à l'objectif d'un développement plus endogène. Ils ont en outre une fonction environnementale en matière de paysage, de coupures d'urbanisation, de prévention des risques naturels et de conservation de la biodiversité. Leur préservation concourt ainsi à l'équilibre recherché par le PADDUC, entre les perspectives de développement et de protection des territoires.

Certains de ces espaces sont concernés par l'application des dispositions de la loi « Littoral » notamment au titre des espaces proches du rivage, ils font alors l'objet d'une réglementation renforcée.

## Surfaces d'espaces stratégiques agricoles par commune

Le PADDUC identifie les espaces stratégiques concernés à l'échelle du territoire qu'il couvre. Il appartient aux documents locaux d'urbanisme de les localiser (SCoT) ou de les délimiter (PLU, PLUi, carte communale), chacun à leur échelle, et de les inclure dans les zones A (agricole) affecté d'un indice ou en secteur non constructible (pour les cartes communales). Ils doivent justifier du périmètre agricole à déclasser et ils peuvent s'appuyer à cet effet sur la réalisation d'un docobas.

Cette mise en compatibilité pourra s'appuyer sur la réalisation d'un **document d'objectif agricole et sylvicole, prioritairement de dimension intercommunale ou micro-régionale, ou équivalent**, qui doit concourir à :

- Permettre une prise en compte fidèle des activités agricoles en place : potentialités et caractéristiques de l'activité agricole sur la commune.
- Réaliser la cartographie intercommunale ou communale des terres agricoles selon l'importance de leur enjeu en spécifiant les espaces stratégiques.
- Mettre en place un plan d'action visant à maîtriser et mobiliser le foncier agricole et à compenser les pertes de foncier agricole

**Elle se réalise dans les conditions définies au livret IV- Orientations réglementaires (chap. I.E.1).**

## Spatialisation des enjeux identifiés par le PADD

Le tableau ci-dessous donne à titre indicatif les surfaces (en hectares) d'espaces stratégiques agricoles par commune.

La surface totale d'espaces stratégiques agricoles (Couche Z1.1) est de 101 844 ha.

Commune	N° INSEE	Surface d'espaces stratégiques agricoles (ha)
Afa	2A001	511
Aghione	2B002	2261
Aiti	2B003	14
Ajaccio	2A004	1527
Alando	2B005	8
Alata	2A006	714
Albertacce	2B007	21
Albitreccia	2A008	293
Aléria	2B009	4944
Algajola	2B010	19
Altagène	2A011	11
Altiani	2B012	182
Alzi	2B013	3
Ambiegna	2A014	162
Ampriani	2B015	1
Antisanti	2B016	1907
Appietto	2A017	740
Arbellara	2A018	384
Arbori	2A019	119
Aregno	2B020	452
Argiusta-Moriccio	2A021	95
Arro	2A022	62
Asco	2B023	0
Aullène	2A024	104
Avapessa	2B025	51
Azilone-Ampaza	2A026	112
Azzana	2A027	24
Balogna	2A028	15
Barbaggio	2B029	227
Barrettali	2B030	8
Bastelica	2A031	210
Bastelicaccia	2A032	782
Bastia	2B033	110
Belgodère	2B034	530
Belvédère-Campomoro	2A035	137
Bigorno	2B036	16
Biguglia	2B037	892
Bilia	2A038	103



Bisinchi	2B039	58
Bocognano	2A040	88
Bonifacio	2A041	1158
Borgo	2B042	1731
Brando	2B043	47
Bustanico	2B045	9
Cagnano	2B046	66
Calacuccia	2B047	64
Calcatoggio	2A048	214
Calenzana	2B049	1874
Calvi	2B050	618
Cambia	2B051	29
Campana	2B052	3
Campi	2B053	0
Campile	2B054	3
Campitello	2B055	17
Campo	2A056	17
Canale-di-Verde	2B057	734
Canari	2B058	60
Canavaggia	2B059	82
Cannelle	2A060	36
Carbini	2A061	16
Carbuccia	2A062	144
Carcheto-Brustico	2B063	0
Cardo-Torgia	2A064	67
Cargèse	2A065	1026
Cargiaca	2A066	12
Carpineto	2B067	0
Carticasi	2B068	19
Casabianca	2B069	2
Casaglione	2A070	358
Casalabriva	2A071	211
Casalta	2B072	0
Casamaccioli	2B073	6
Casanova	2B074	23
Casevecchie	2B075	112
Castellare-di-Casinca	2B077	590
Castellare-di-Mercurio	2B078	8
Castello-di-Rostino	2B079	125
Castifao	2B080	327
Castiglione	2B081	3
Castineta	2B082	47
Castirla	2B083	13

## Spatialisation des enjeux identifiés par le PADD

Cateri	2B084	34
Cauro	2A085	539
Centuri	2B086	5
Cervione	2B087	516
Chiatra	2B088	156
Chisa	2B366	3
Ciamannacce	2A089	73
Coggia	2A090	506
Cognocoli-Monticchi	2A091	437
Conca	2A092	95
Corbara	2B093	261
Corrano	2A094	149
Corscia	2B095	28
Corte	2B096	362
Costa	2B097	23
Coti-Chiavari	2A098	820
Cozzano	2A099	49
Cristinacce	2A100	11
Croce	2B101	0
Crocicchia	2B102	5
Cuttoli-Corticchiato	2A103	354
Eccica-Suarella	2A104	506
Erbajolo	2B105	34
Érone	2B106	26
Ersa	2B107	25
Évisa	2A108	2
Farinole	2B109	89
Favalello	2B110	46
Felce	2B111	3
Feliceto	2B112	252
Ficaja	2B113	15
Figari	2A114	2044
Foce	2A115	195
Focicchia	2B116	15
Forciolo	2A117	141
Fozzano	2A118	293
Frasseto	2A119	31
Furiani	2B120	250
Galéria	2B121	354
Gavignano	2B122	41
Ghisonaccia	2B123	5721
Ghisoni	2B124	59
Giocatojo	2B125	1

Giuncaggio	2B126	294
Giuncheto	2A127	93
Granace	2A128	22
Grossa	2A129	590
Grosseto-Prugna	2A130	501
Guagno	2A131	18
Guargualé	2A132	104
Guitera-les-Bains	2A133	132
Isolaccio-di-Fiumorbo	2B135	47
La Porta	2B246	25
Lama	2B136	89
Lano	2B137	3
Lavatoggio	2B138	69
Lecci	2A139	374
Lento	2B140	26
Letia	2A141	18
Levie	2A142	142
L'Île-Rousse	2B134	38
Linguizzetta	2B143	5023
Lopigna	2A144	27
Loreto-di-Casinca	2B145	54
Loreto-di-Tallano	2A146	59
Lozzi	2B147	72
Lucciana	2B148	1441
Lugo-di-Nazza	2B149	318
Lumio	2B150	542
Luri	2B152	136
Manso	2B153	16
Marignana	2A154	109
Matra	2B155	18
Mausoléo	2B156	0
Mazzola	2B157	25
Mela	2A158	9
Meria	2B159	22
Moca-Croce	2A160	163
Moïta	2B161	46
Moltifao	2B162	453
Monacia-d'Aullène	2A163	267
Monacia-d'Orezza	2B164	0
Moncale	2B165	201
Monte	2B166	121
Montegrosso	2B167	777
Monticello	2B168	205

## Spatialisation des enjeux identifiés par le PADD

Morosaglia	2B169	140
Morsiglia	2B170	15
Muracciole	2B171	25
Murato	2B172	72
Muro	2B173	167
Murzo	2A174	43
Nessa	2B175	16
Nocario	2B176	1
Noceta	2B177	19
Nonza	2B178	9
Novale	2B179	0
Novella	2B180	119
Ocana	2A181	240
Occhiatana	2B182	352
Ogliastro	2B183	3
Olcani	2B184	8
Oletta	2B185	815
Olivese	2A186	113
Olmeta-di-Capocorso	2B187	22
Olmeta-di-Tuda	2B188	209
Olmeto	2A189	703
Olmi-Cappella	2B190	154
Olmiccia	2A191	278
Olmo	2B192	13
Omessa	2B193	158
Ortale	2B194	0
Ortiporio	2B195	11
Orto	2A196	9
Osani	2A197	21
Ota	2A198	9
Palasca	2B199	550
Palneca	2A200	10
Pancheraccia	2B201	402
Parata	2B202	1
Partinello	2A203	19
Pastricciola	2A204	15
Patrimonio	2B205	218
Penta-Acquatella	2B206	3
Penta-di-Casinca	2B207	835
Perelli	2B208	16
Peri	2A209	397
Pero-Casevecchie	2B210	13
Petreto-Bicchisano	2A211	247

Piana	2A212	189
Pianello	2B213	81
Piano	2B214	1
Pianottoli-Caldarello	2A215	962
Piazzali	2B216	2
Piazzole	2B217	5
Piedicorte-di-Gaggio	2B218	43
Piedicroce	2B219	6
Piedigriggio	2B220	142
Piedipartino	2B221	0
Pie-d'Orezza	2B222	13
Pietracorbara	2B224	104
Pietra-di-Verde	2B225	0
Pietralba	2B223	162
Pietraserena	2B226	7
Pietricaggio	2B227	2
Pietrosella	2A228	423
Pietroso	2B229	284
Piève	2B230	239
Pigna	2B231	46
Pila-Canale	2A232	345
Pino	2B233	11
Piobetta	2B234	0
Pioggiola	2B235	7
Poggio-di-Nazza	2B236	265
Poggio-di-Venaco	2B238	106
Poggio-d'Oletta	2B239	332
Poggiolo	2A240	8
Poggio-Marinaccio	2B241	11
Poggio-Mezzana	2B242	102
Polveroso	2B243	3
Popolasca	2B244	16
Porri	2B245	12
Porto-Vecchio	2A247	2839
Prato-di-Giovellina	2B248	56
Propriano	2A249	375
Prunelli-di-Casacconi	2B250	41
Prunelli-di-Fiumorbo	2B251	1996
Pruno	2B252	27
Quasquara	2A253	2
Quenza	2A254	194
Quercitello	2B255	12
Rapaggio	2B256	0

## Spatialisation des enjeux identifiés par le PADD

Rapale	2B257	219
Renno	2A258	153
Rezza	2A259	7
Riventosa	2B260	34
Rogliano	2B261	427
Rosazia	2A262	21
Rospigliani	2B263	9
Rusio	2B264	11
Rutali	2B265	24
Sainte-Lucie-de-Tallano	2A308	173
Saint-Florent	2B298	209
Salice	2A266	55
Saliceto	2B267	33
Sampolo	2A268	14
San-Damiano	2B297	2
San-Gavino-d'Ampugnani	2B299	0
San-Gavino-di-Carbini	2A300	257
San-Gavino-di-Fiumorbo	2B365	5
San-Gavino-di-Tenda	2B301	76
San-Giovanni-di-Moriani	2B302	2
San-Giuliano	2B303	1723
San-Lorenzo	2B304	36
San-Martino-di-Lota	2B305	36
San-Nicolao	2B313	274
Santa-Lucia-di-Mercurio	2B306	142
Santa-Lucia-di-Moriani	2B307	186
Santa-Maria-di-Lota	2B309	12
Santa-Maria-Figaniella	2A310	12
Santa-Maria-Poggio	2B311	506
Santa-Maria-Siché	2A312	146
Sant'Andréa-di-Bozio	2B292	24
Sant'Andréa-di-Cotone	2B293	11
Sant'Andréa-d'Orcino	2A295	130
Sant'Antonino	2B296	92
Santa-Reparata-di-Balagna	2B316	282
Santa-Reparata-di-Moriani	2B317	13
Santo-Pietro-di-Tenda	2B314	952
Santo-Pietro-di-Venaco	2B315	14
Sari-d'Orcino	2A270	191
Sari-Solenzara	2A269	78
Sarrola-Carcopino	2A271	817
Sartène	2A272	4222
Scata	2B273	1



Scolca	2B274	0
Sermano	2B275	75
Serra-di-Ferro	2A276	710
Serra-di-Fiumorbo	2B277	970
Serra-di-Scopamène	2A278	105
Serriera	2A279	10
Silvareccio	2B280	8
Sisco	2B281	201
Soccia	2A282	40
Solaro	2B283	421
Sollacaro	2A284	720
Sorbollano	2A285	9
Sorbo-Ocagnano	2B286	618
Sorio	2B287	30
Sotta	2A288	1043
Soveria	2B289	39
Speloncato	2B290	513
Stazzona	2B291	2
Taglio-Isolaccio	2B318	272
Talasani	2B319	279
Tallone	2B320	4950
Tarrano	2B321	2
Tasso	2A322	36
Tavaco	2A323	79
Tavera	2A324	173
Tolla	2A326	35
Tomino	2B327	28
Tox	2B328	99
Tralonca	2B329	78
Ucciani	2A330	329
Urbalacone	2A331	199
Urtaca	2B332	296
Vallecalle	2B333	117
Valle-d'Alesani	2B334	3
Valle-di-Campoloro	2B335	290
Valle-di-Mezzana	2A336	16
Valle-di-Rostino	2B337	72
Valle-d'Orezza	2B338	1
Vallica	2B339	42
Velone-Orneto	2B340	6
Venaco	2B341	95
Ventiseri	2B342	724
Venzolasca	2B343	1198

## Spatialisation des enjeux identifiés par le PADD

Verdèse	2B344	2
Vero	2A345	186
Vescovato	2B346	1339
Vezzani	2B347	77
Vico	2A348	596
Viggianello	2A349	285
Vignale	2B350	26
Villanova	2A351	165
Ville-di-Paraso	2B352	309
Ville-di-Pietrabugno	2B353	3
Vivario	2B354	69
Volpajola	2B355	65
Zalana	2B356	10
Zérubia	2A357	15
Zévaco	2A358	78
Zicavo	2A359	162
Zigliara	2A360	319
Zilia	2B361	105
Zonza	2A362	500
Zoza	2A363	2
Zuani	2B364	2

### La démarche d'identification partenariale des espaces agricoles, pastoraux, sylvicoles et naturels

La constitution des couches cartographiques permettant l'identification des espaces stratégiques agricoles, des espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle et des espaces naturels, sylvicoles et pastoraux a fait l'objet d'une étude partenariale poussée. Cette étude a également permis l'élaboration et la validation de la notice réglementaire associée (cf. Livret IV – Orientations réglementaires).

#### La gouvernance de l'étude

- Le pilotage de l'étude a été mené par l'**Agence d'Aménagement Durable, d'Urbanisme et de Planification de la Corse (AAUC)** dans le cadre de l'élaboration du PADDUC et notamment du Schéma d'Aménagement du Territoire.
- L'étude a été réalisée avec la participation d'un **comité technique** composé de représentants de l'ODARC, l'OEHC, l'OEC, la Chambre d'agriculture 2A, la Chambre d'agriculture 2B, l'ONF, le CRPF, la DDTM 2A, la DDTM 2B, la DREAL et la DRAFF.
- L'étude a été réalisée sous l'égide d'un **comité de pilotage** composé de :
  - M. le Préfet de Corse
  - M. le Préfet de Haute-Corse
  - Le Président de l'ODARC
  - La Présidente de l'OEHC
  - Le Président de l'OEC
  - La Présidente de l'Association des maires de la Corse-du-Sud
  - Le Président de l'association des maires de la Haute-Corse
  - Le Président de la Chambre Régionale d'Agriculture de la Corse
  - Le Président et les représentants de la Chambre d'Agriculture de la Corse-du-Sud
  - Le Président et les représentants de la Chambre d'Agriculture de la Haute-Corse
  - Le Président du Parc Régional Naturel de la Corse ou son représentant
  - Le Président et les représentants du Centre Régional de la Propriété Forestière
  - La Présidente de l'Association U Levante
  - Le Président de l'Association U Polpu
  - Les membres du Comité Stratégique PADDUC
  - Le représentant de la DRAAF
  - Le représentant de la DDTM de la Corse-du-Sud
  - Le représentant de la DDTM de la Haute-Corse
  - Le représentant de la DREAL

#### La méthodologie de l'étude

Deux **Comités Techniques** préalables ont permis de valider :

- La méthode d'élaboration des cartographies des dits-espaces définis dans le PADD,
- Les sources utilisées (SODETEG, RPA, IFN, réseau OEHC, BD Topo, BD MNT-Alti, ...)
- La méthode/élément de constitution de la couche « secteurs équipés d'infrastructures d'irrigation et en projet d'équipement »
- La méthode/élément de constitution de la couche « tache urbaine » à partir de la BD-Topo 2014 sans les routes
- La méthode/élément de constitution de la couche « Niolu » d'après l'IFN et la BD MNT-Alti
- La méthode/élément de constitution de la couche « Plaine Orientale » d'après le RPA-ODARC

- La méthode/élément de constitution de la couche « lisière Plaine Orientale » d'après l'IFN et la BD MNT-Alti

Plusieurs tests (analyse par photo-interprétation, recouplement de données) ont été réalisés pour valider l'utilisation des sources ou des données.

Un **travail de terrain** a été réalisé par les DDTM 2A et 2B et l'AAUC : Des confrontations terrain ont été organisées afin d'éprouver l'applicabilité du PADDUC :

- À travers la retranscription du PADDUC vers des documents d'urbanisme (compatibilité) et plus particulièrement sur la problématique des espaces agricoles, pastoraux, forestiers et naturels ;
- À travers la simulation d'instruction de demandes d'urbanisme sur les différents espaces agricoles, pastoraux, forestiers et naturels.

Ce travail a permis de réajuster la méthode de cartographie (notamment de la constitution de la tache urbaine) ainsi que le règlement.

Un **Comité Technique** final a abouti à :

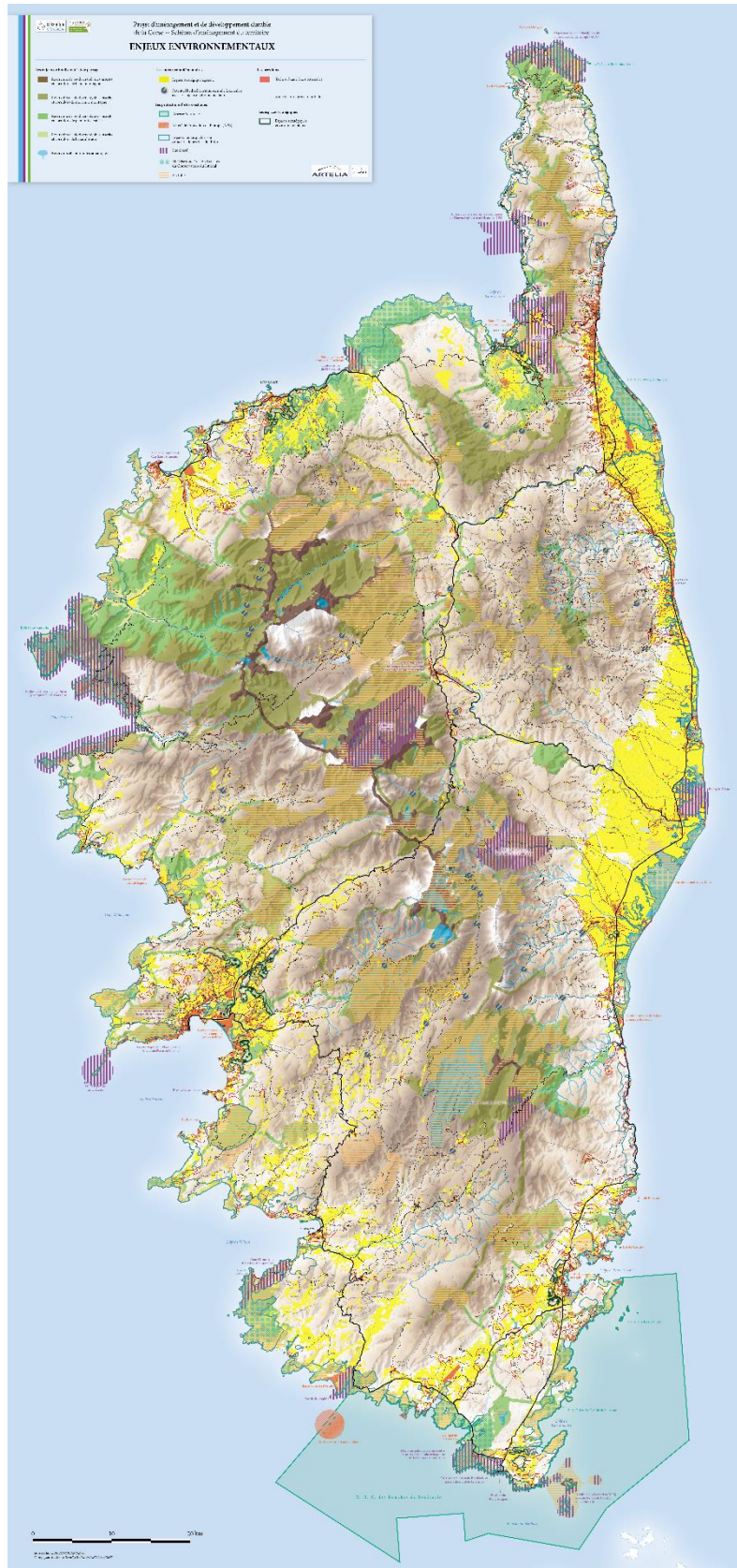
- La constitution des couches « terres cultivables et pastorales du Niolu et de la lisière Plaine Orientale des espaces stratégiques agricoles à forte potentialité.
- La constitution de la couche « secteurs équipés d'infrastructures d'irrigation et en projet d'équipement »
- La constitution de la couche « tache urbaine » d'après la méthode CERTU sur la base de la BD Topo 2014
- Les principes de constitution des couches Z1.2 et Z2
- La confrontation des espaces stratégiques agricoles à forte potentialité au périmètre de régimes forestiers : photo interprétation
- L'estimation des surfaces d'espaces stratégiques agricoles à forte potentialité.

Deux **Comités de Pilotage** finaux ont permis :

- La restitution du travail d'ensemble : méthode, cartographie, notice réglementaire.
- La présentation des principes de la carte de destination générale des différentes parties du territoire et les espaces agricoles
- La tenue de débats et l'intégration d'amendements

## C. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Une carte au 1/100 000° spatialise les enjeux environnementaux identifiés dans le PADD. En voici un aperçu ; nous en explicitons ci-après la légende.








## 1. LES ENJEUX DE BIODIVERSITÉ

Combinant **richesse environnementale** qui bénéficie de dispositifs de protection et faible densité de population, la Corse reste un territoire encore préservé où les espaces naturels occupent une place importante.

Outre les enjeux de protection de la biodiversité en tant que telle, la protection du patrimoine naturel et paysager de Corse doit permettre à l'île de maintenir une réelle attractivité et de générer ainsi une activité touristique, qu'il conviendra de maîtriser.

### RAPPEL DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS DU PADD

- ▶ Préserver la biodiversité et le patrimoine naturel remarquable pour transmettre la beauté et la richesse écologique de l'île aux générations futures  
(Livret II ② PADD, III.D - OS 12.1 – p 219)

CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : LES ENJEUX DE BIODIVERSITÉ	
<b>Réservoirs de biodiversité, sites inscrits loi 1930 et corridors de la Trame Verte et Bleue de Corse :</b>	
	<b>Haute montagne</b>
	<b>Moyenne montagne</b>
	<b>Piémont et vallée</b>
	<b>Basse altitude</b>
	<b>Réservoirs et continuités aquatiques</b>

Les enjeux de biodiversité sont définis par la Trame Verte et Bleue.

Il est important de rappeler ici que la **Trame verte et bleue de Corse**, identifiée à l'échelle de l'île, est un **outil stratégique d'aménagement du territoire** qu'il sera nécessaire d'affiner aux échelles de planification plus locales

La Trame verte et bleue, réseau écologique formé de continuités écologiques ou paysagères terrestres et aquatiques, est un outil d'aménagement durable du territoire (tant en milieu urbain qu'en milieu rural) en faveur des habitants et pour une conservation dynamique de la biodiversité.

L'article L. 371-1 du code de l'environnement précise que la Trame verte et bleue a notamment pour objectif « d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural ».

Pour cela, le même article, énonce que la Trame verte et bleue contribue à :

- Diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats et prendre en compte le déplacement des espèces dans le contexte du changement climatique ;
- Identifier, préserver et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques ;
- Atteindre le bon état des eaux et préserver les zones humides ;
- Prendre en compte la biologie des espèces sauvages ;
- Faciliter les échanges génétiques nécessaires à la survie des espèces sauvages ;
- Améliorer la qualité et la diversité des paysages.

Les éléments de la Trame verte et bleue peuvent notamment orienter certaines décisions en matière d'aménagement, notamment en répondant aux enjeux de l'étalement urbain, de la « nature en ville » ou encore du maintien d'une agriculture adaptée et économiquement viable. Néanmoins, il semble important de préciser que **cette trame ne vise pas à figer le territoire mais plutôt à chercher un équilibre entre les espaces « naturels » et les espaces artificialisés en s'adaptant aux différents enjeux du territoire étudié.**



### La démarche d'identification de la Trame Verte et Bleue

La démarche d'identification de la Trame verte et bleue a été lancée en septembre 2012 par l'OEC, avec la DREAL Corse.

Cette étude a pour objectif de réaliser un outil de sensibilisation et d'information pour l'ensemble des acteurs du territoire, via :

- une analyse des grands enjeux régionaux en termes de continuités écologiques et de fragmentations ;
- une cartographie des continuités écologiques de la Corse ;
- un programme d'accompagnement associé à une « boîte à outils » permettant la mise en œuvre de la Trame verte et bleue aux différentes échelles infrarégionales.

Un important travail de bibliographie et de synthèse de l'information et des données disponibles a été réalisé afin de disposer d'un socle de connaissances les plus solides sur lequel appuyer les travaux présents.

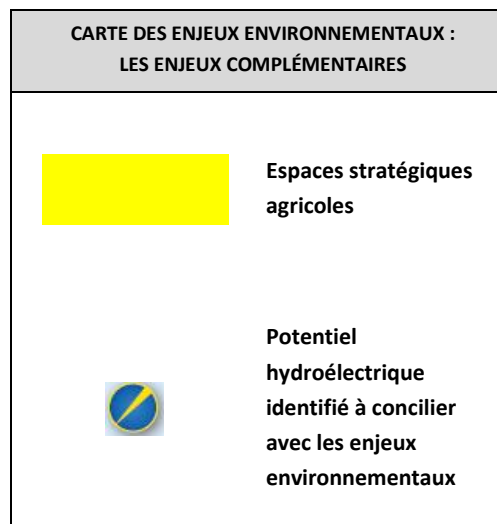
La Trame verte et bleue de Corse (TVB) est un outil d'aménagement du territoire. L'implication et la participation des acteurs du territoire lors des différentes phases de l'élaboration de la Trame verte et bleue sont essentielles à sa réussite. Cela doit permettre de définir une stratégie commune de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques et paysagères régionales, avec un document autant que possible partagé entre les acteurs.

La gouvernance mise en place à cet effet s'organise autour de :

- la création d'un **Groupe de travail technique** réuni lors des grandes phases de l'élaboration de la Trame verte et bleue Corse. Dans un premier temps, ce groupe est réuni afin d'établir la méthodologie à mettre en place en Corse, de manière à identifier les premiers éléments de la Trame verte et bleue de Corse. Ce Groupe est initialement composé par l'OEC, la DREAL Corse, les DDTM de Haute-Corse et de Corse-du-Sud, l'Agence d'aménagement durable, de planification et d'urbanisme de la Corse (AAUC), la Collectivité Territoriale de Corse. Dans un second temps, ce groupe est élargi à d'autres structures de la région afin d'échanger sur les premiers éléments de la Trame verte et bleue de Corse et de discuter des enjeux régionaux en termes de continuités écologiques. Les structures supplémentaires associées dans ce groupe sont l'ONF, le CRPF, l'ONCFS, les Chambres d'agriculture, le Parc naturel régional de Corse, les Fédérations régionales de chasse et de pêche, l'ONEMA.
- la consultation du **Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel** afin de recueillir son avis concernant la méthodologie proposée par les prestataires ainsi que sur ses résultats ;
- l'organisation de **deux réunions départementales** afin de présenter la Trame verte et bleue de Corse aux acteurs locaux et d'échanger, en particulier, sur les enjeux ainsi que sur le plan d'actions concernant la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- la présentation de la Trame verte et bleue de Corse aux **élus de la CTC** ;
- la décision des élus de la Collectivité Territoriale de Corse, conformément à l'objectif d'amélioration de la qualité et de la diversité des paysages défini par la Loi sur la Trame verte et bleue (article L.371-1, loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, art 121 – Titre I – partie 6). Cependant, cette liste pourra faire l'objet d'une réévaluation au cas par cas dans le cadre d'une expertise de ces espaces qui devra intervenir dans le cadre de l'achèvement du SRCE et de son intégration dans le PADDUC.

Par ailleurs, **plusieurs experts** ont été consultés tout au long de l'élaboration de la Trame verte et bleue de Corse, et en particulier lors de l'identification de ses composantes. Au sein de l'OEC, l'Observatoire Conservatoire des Insectes de Corse, l'Unité « Habitats naturels », le Conservatoire Botanique National de Corse et l'Unité « Faune Sauvage » ont été consultés. Les prestataires (Groupe Chiroptères Corse, Conservatoire des Espaces Naturels de Corse et Biotope) ont également valorisé leur expertise. Divers autres experts ont été consultés pour avis complémentaire, précisions, etc. (Parc naturel régional de Corse, Office National des Forêts).

### 2. LES ENJEUX COMPLÉMENTAIRES



La carte des enjeux environnementaux rappelle les espaces stratégiques agricoles. En effet, ces espaces ont une fonction environnementale en matière de paysage, de coupures d'urbanisation, de prévention des risques naturels et de conservation de la biodiversité.

Leur préservation concourt ainsi à l'équilibre recherché par le PADDUC entre les perspectives de développement et de protection des territoires.

Par ailleurs, le Schéma Régional Climat-Air-Énergie (SRCAE) identifie des sites présentant un potentiel hydroélectrique. La mise en valeur de ce potentiel devra être conciliée avec les enjeux environnementaux, notamment le classement des cours d'eau au titre de l'article L. 214-17 du code de l'environnement.

L'habilitation conférée au PADDUC par l'article L. 4424-11.II du CGCT qui permet au sein des espaces stratégiques de fixer la vocation des sols et de prendre des dispositions relatives aux dits espace, interdit, par construction, la superposition de deux espaces stratégiques (sous peine de présenter une discordance dans la vocation des sols).

Par ailleurs, la définition d'un espace stratégique devant répondre à un enjeu réel de préservation, il n'apparaît pas logique de délimiter un espace stratégique environnemental sur un espace qui fait déjà l'objet d'une protection réglementaire forte.

Le classement d'un secteur en espace stratégique à vocation agricole entraîne des dispositions d'occupation du sol très restrictives.

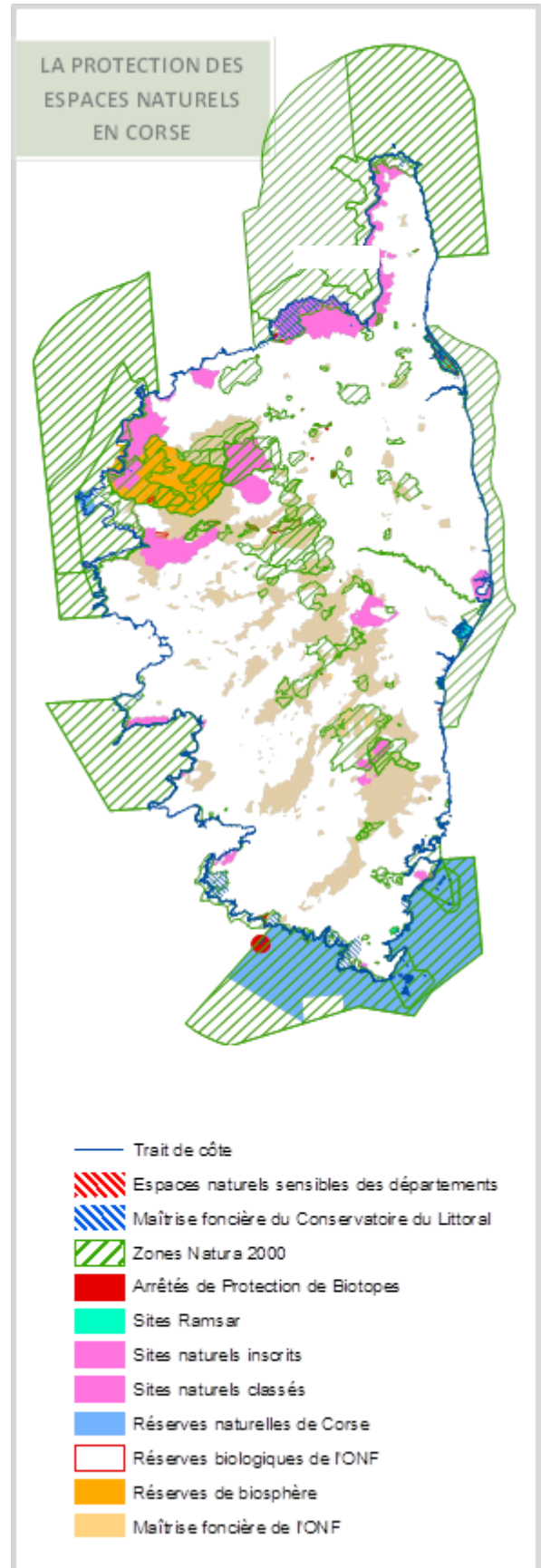
Par conséquent, lorsqu'une zone répond aux critères de classement en « espace stratégique agricole », il a été considéré que cette vocation devait prévaloir sur la vocation « d'espace stratégique environnemental », même si les enjeux écologiques y sont forts, afin de concilier sur ces secteurs les objectifs de protection environnementale et de développement des activités productives.







Les espaces concernés ont donc été classés en Espaces Stratégiques Agricoles.

### 3. LES PROTECTIONS EXISTANTES

La plupart des moyens actuellement existants de protection de l'environnement sont déployés en Corse. Cependant, ce capital nature tend à se réduire en certains espaces rares et disputés.

<b>Une protection législative directe</b>	⇒ Par le biais des lois Littoral et Montagne qui couvre l'ensemble des communes de Corse
<b>Des protections réglementaires</b>	⇒ Réserves naturelles ⇒ Réserves biologiques gérées par l'ONF ⇒ Arrêtés de protection de biotopes ⇒ Sites classés ⇒ Sites inscrits ⇒ Espaces boisés classés
<b>Des protections par la maîtrise foncière</b>	⇒ Espaces Naturels Sensibles ⇒ Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral et des rivages lacustres ⇒ Sites gérés ou acquis par le Conservatoire d'Espaces Naturels de Corse
<b>Des protections conventionnelles</b>	⇒ Parc Naturel Régional de Corse ; ⇒ Opérations Grand Site ⇒ Sites Natura 2000
<b>Des protections au titre d'un texte international ou communautaire</b>	⇒ Une aire spécialement protégée d'intérêt méditerranéen, la réserve internationale des bouches de Bonifacio ⇒ Une réserve de biosphère dans la vallée du Fango (Convention MAB Unesco) ⇒ Le sanctuaire des cétacés (France, Italie, Monaco) ⇒ Zones humides d'importance internationale (convention Ramsar)





CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : LES PROTECTIONS FORTES	CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES
 Réserve naturelle  Arrêtés de Protection de Biotope  Site classé  Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »  Protections foncières (Espaces Naturels Sensibles, Terrains du Conservatoire du Littoral)	 ZNIEFF 1

Il est à noter que l'ensemble des dispositifs existants de protection n'est pas de valeur équivalente : la force, la nature et l'objet même des protections varient. Aussi, **la carte des enjeux environnementaux ne spatialise que les périmètres de protection forte (à portée réglementaire ou foncière).**

## 4. LES PRESSIONS

Parce qu'elle exerce une pression sur les espaces naturels, l'urbanisation impacte l'environnement. Par l'artificialisation des sols, le développement urbain porte préjudice aux sites sensibles, aux réservoirs de biodiversité et aux corridors écologiques.

CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : LES PRESSIONS
 La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)  Zones de forte pression urbaine

La carte des enjeux environnementaux fait figurer la **tache urbaine** et illustre les pressions d'urbanisation s'exerçant sur les espaces naturels en reprenant les **zones de forte pression urbaine** définies dans la carte des enjeux urbains et économiques.

## 5. LES ESPACES STRATÉGIQUES ENVIRONNEMENTAUX (ESE)

De manière générale, les enjeux de biodiversité doivent être traités par la **prise en compte** de la Trame Verte et Bleue lors de la réalisation ou de la révision des documents locaux d'urbanisme.

L'élaboration de la Trame Verte et Bleue de la Corse a permis d'identifier des objectifs et enjeux liés aux réservoirs de biodiversité, et aux corridors écologiques potentiels, et de localiser des secteurs prioritaires et importants d'intervention (se référer à l'Annexe 5, Partie 3).

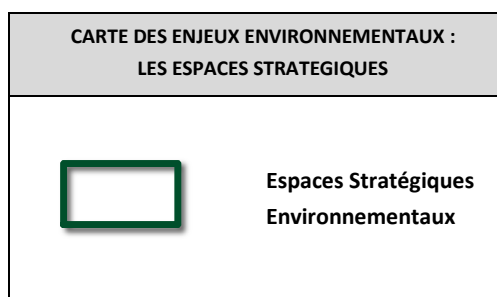
Le PADDUC intègre un document d'appui à la mise en œuvre de la TVB, qui précise les outils et méthodes à employer, notamment pour satisfaire au principe de prise en compte dans les documents locaux d'urbanisme (Se référer à l'Annexe 5, Partie 4).

Le schéma régional de cohérence écologique, dont la Trame verte et bleue et les documents d'appui à la mise en œuvre constituent les premières composantes, comprendra une liste d'indicateurs de suivi ainsi qu'un programme d'actions. Ces documents devront être intégrés au PADDUC (qui vaudra schéma régional de cohérence écologique) au plus tard, à l'issue d'un délai de 5 ans à compter de la date d'approbation du PADDUC, conformément aux dispositions du décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, non codifié.

En effet la loi du 5 décembre 2011 sur le PADDUC dispose : « Si le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse est approuvé moins de deux ans après la première publication des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques mentionnées à l'article L. 371-2 du code de l'environnement, il peut l'être sans chapitre valant schéma régional de cohérence écologique. Il est modifié ou révisé dans un délai de cinq ans à compter de son approbation pour que ce chapitre y soit inséré. »

Le décret qui insère dans le code de l'environnement un chapitre sur les orientations nationales date du 27 décembre 2012. Cependant, on peut considérer que ces dispositions ne constituent pas les orientations « complètes ». En conséquence la date à partir de laquelle le délai commence à courir est celle du 20 janvier 2014.

Par ailleurs, en application de l'article L. 4424-11.II du code général des collectivités territoriales, « *le PADDUC peut, compte tenu du caractère stratégique au regard des enjeux de préservation ou de développement présentés par certains espaces géographiques limités, définir leur périmètre, fixer leur vocation et comporter des dispositions relatives à l'occupation du sol propres auxdits espaces* ».



Lorsqu'il l'estime nécessaire compte tenu du caractère stratégique au regard des enjeux de préservation, le PADDUC définit donc dans les zones soumises à de fortes pressions des **espaces stratégiques environnementaux** dont l'objectif est de venir compléter – sans redondance ni superposition – les protections existantes ou concomitantes à l'adoption du PADDUC (y compris espaces stratégiques agricoles et identification des Espaces Remarquables ou Caractéristiques).

**La vocation prioritaire de ces espaces, qui ne sont pas strictement inconstructibles, est de contribuer au maintien ou à la restauration des fonctionnalités écologiques et de la qualité et de la diversité des paysages, identifiées dans la Trame verte et bleue.**

### 5.1. Définition et principes

Les espaces stratégiques environnementaux sont définis comme tels :

- Ils présentent des enjeux de biodiversité, relevant d'une logique d'intervention prioritaire en référence aux documents de la Trame Verte et Bleue (se référer à l'Annexe 5, partie 3) ;
- Ils sont soumis à une forte pression anthropique ou urbaine, qui, par la progression de l'urbanisation notamment, met en péril la **fonctionnalité** d'un réservoir ou d'un corridor de biodiversité tels que définis par la Trame Verte et Bleue, ou la possibilité de maintenir un corridor écologique, sur les secteurs où la Trame Verte et Bleue localise un corridor écologique potentiel;
- Ils ne bénéficient pas déjà d'une protection réglementaire suffisante (réserves naturelles, Espaces Remarquables ou Caractéristiques de la loi Littoral, arrêtés de protection de biotope, sites classés, terrains du Conservatoire du Littoral, etc.).

Les espaces stratégiques environnementaux, limités en taille, ne constituent donc pas nécessairement, en tant que tels, des espaces fonctionnels de la Trame Verte et Bleue, mais sont définis de manière à prévenir l'atteinte à la **fonctionnalité** d'un réservoir de biodiversité ou d'un corridor de écologique, qui pourrait survenir principalement du fait de la progression non maîtrisée des fronts urbains, ou à en restaurer la fonctionnalité.

Lorsque l'interpénétration entre enjeux urbains et enjeux de biodiversité est trop forte, (c'est le cas notamment lorsque le front urbain n'a pas progressé de manière homogène), une délimitation d'un espace stratégique environnemental est trop complexe, à ce jour. Dans ce cas :

- Si la nature des enjeux urbains et économiques justifie la localisation d'un SER, les enjeux de biodiversité sont explicitement mentionnés dans les orientations du SER (voir le tableau des orientations pour chaque SER) ;
- Dans le cas contraire, les enjeux liés à la Trame verte et bleue sont pris en compte selon le droit commun, dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme de portée inférieure. La « boîte à outils » relative à la mise en œuvre de la Trame verte et bleue précise les modalités de cette prise en compte (Se référer à l'Annexe 5, Partie 4 : « Appui à la mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue).

À ce titre, une attention particulière sera portée aux sites de montagne qui sont soumis à une forte pression humaine : sur-fréquentation, stationnement mal maîtrisé, buvettes et autres services temporaires, équipements. Le plan d'actions du SRCE précisera les réponses à apporter.

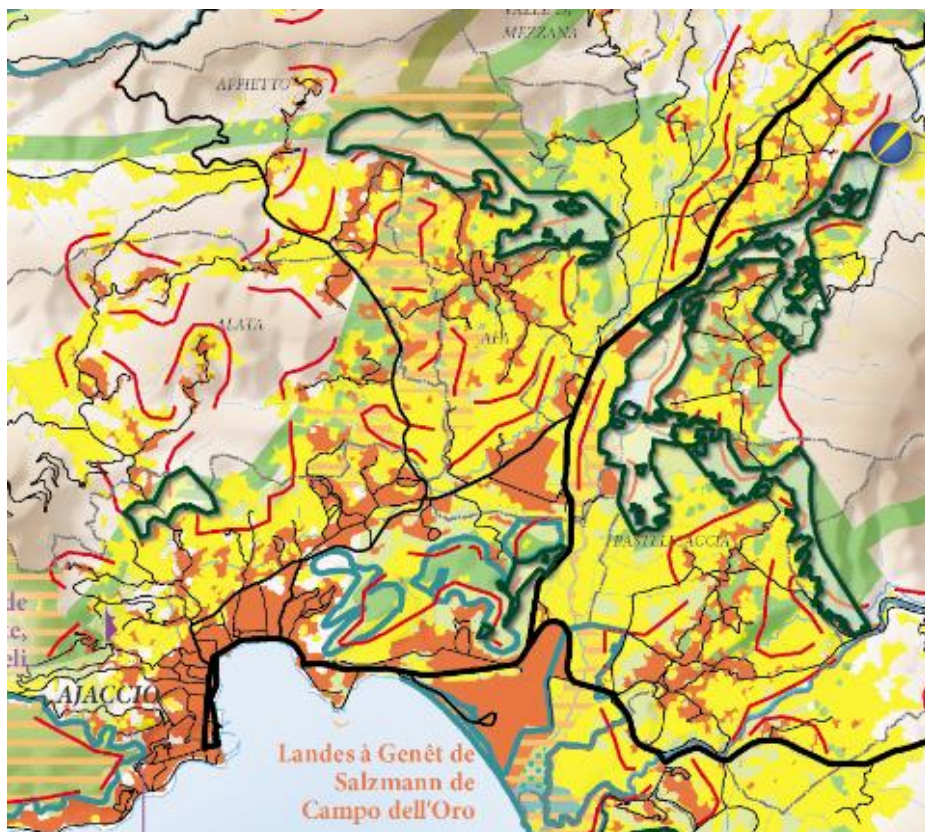
















## 5.2. Délimitation des Espaces Stratégiques Environnementaux

### → ESE de l'agglomération d'Ajaccio

Un des secteurs les plus concernés, car la Trame Verte et Bleue identifie un réservoir de biodiversité qui couvre l'agglomération. Le PADDUC propose un Espace Stratégique Environnemental :

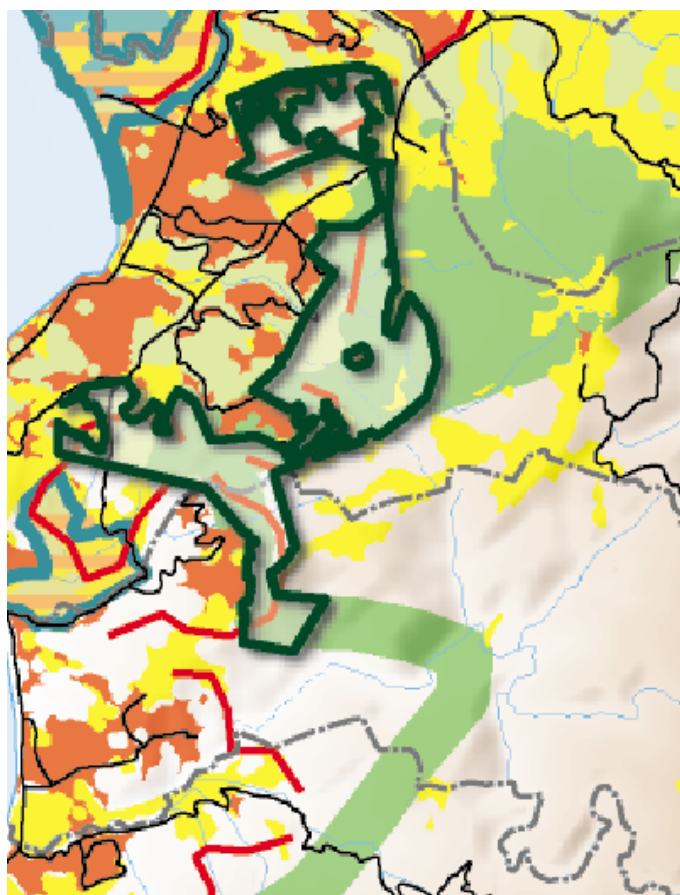
- autour de Cuttoli (classé en SER pour la même raison) ;
- sur la colline au-dessus du Vazzio ;
- au nord de Sarrola ;
- entre Alata et la rocade ajaccienne (maintien d'un corridor).

















EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	
<b>Enjeux de biodiversité :</b>	
Réservoirs de biodiversité, sites inscrits de la loi de 1930 et corridors de la Trame verte et bleue	
	Haute montagne
	Moyenne montagne
	Piémont et vallée
	Basse altitude
	Continuité aquatique
<b>Enjeux complémentaires</b>	
	Espace stratégique agricole
<b>Pressions</b>	
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Zone de forte pression urbaine
<b>Protections fortes existantes</b>	
	Réserve naturelle
	Arrêtés de Protection de Biotope
	Site classé
	Espaces Remarquables ou Caractéristiques au sens de la loi « Littoral »
	Protections foncières (ENS, Terrains du Conservatoire du Littoral)
<b>Les espaces stratégiques</b>	
	Espaces stratégiques environnementaux

### → ESE de Grossetto-Prugna

Le PADDUC propose un Espace Stratégique Environnemental jouant le rôle de ceinture verte en limite d'urbanisation.

















EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	
<b>Enjeux de biodiversité :</b>	
Réservoirs de biodiversités, sites inscrits de la loi de 1930 et corridors de la Trame verte et bleue	
	Haute montagne
	Moyenne montagne
	Piémont et vallée
	Basse altitude
	Continuité aquatique
<b>Enjeux complémentaires</b>	
	Espace stratégique agricole
<b>Pressions</b>	
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Zone de forte pression urbaine
<b>Protections fortes existantes</b>	
	Réserve naturelle
	Arrêté de Protection de Biotope
	Site classé
	Espace Remarquable ou Caractéristique au sens de la loi « Littoral »
	Protection foncière (ENS, Terrains du Conservatoire du Littoral)
<b>Les espaces stratégiques</b>	
	Espaces stratégiques environnementaux

→ **ESE de Bonifacio**

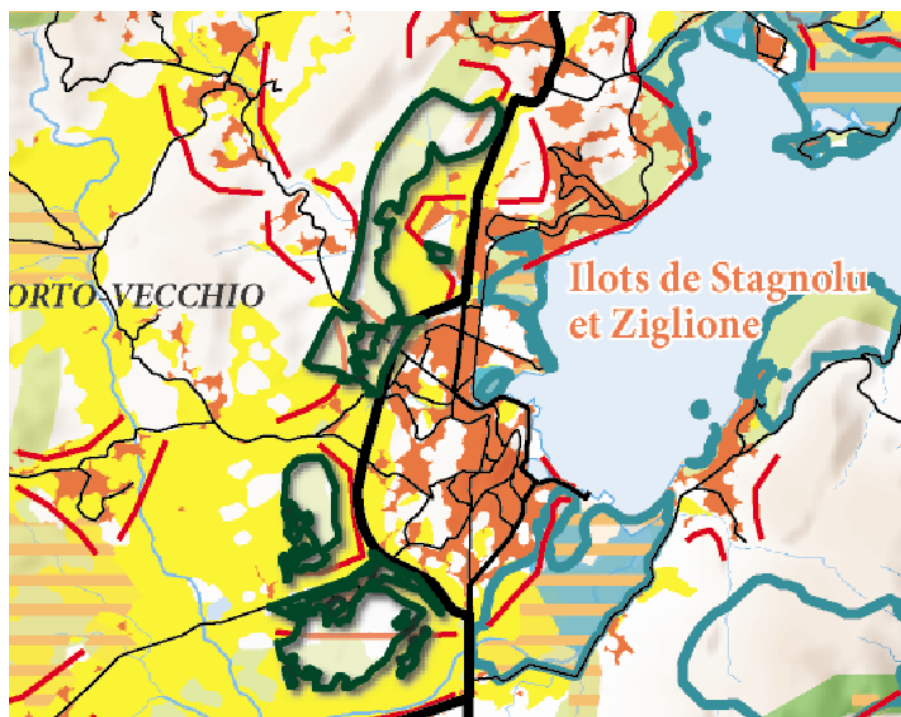
Le PADDUC propose un Espace Stratégique Environnemental visant à protéger les corridors et réservoirs menacés par l'habitat diffus.

















<b>EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX</b>	
<b>Enjeux de biodiversité :</b>	
<b>Réservoirs de biodiversités, sites inscrits de la loi de 1930 et corridors de la Trame verte et bleue</b>	
	Haute montagne
	Moyenne montagne
	Piémont et vallée
	Basse altitude
	Continuité aquatique
<b>Enjeux complémentaires</b>	
	Espace stratégique agricole
<b>Pressions</b>	
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Zone de forte pression urbaine
<b>Protections fortes existantes</b>	
	Réserve naturelle
	Arrêté de Protection de Biotope
	Site classé
	Espace Remarquable ou Caractéristique au sens de la loi « Littoral »
	Protection foncière (ENS, Terrain du Conservatoire du Littoral)
<b>Les espaces stratégiques</b>	
	Espaces stratégiques environnementaux

### → ESE de Porto-Vecchio

Le PADDUC propose un Espace Stratégique Environnemental jouant le rôle de ceinture verte protégeant le corridor à l'ouest du SER.

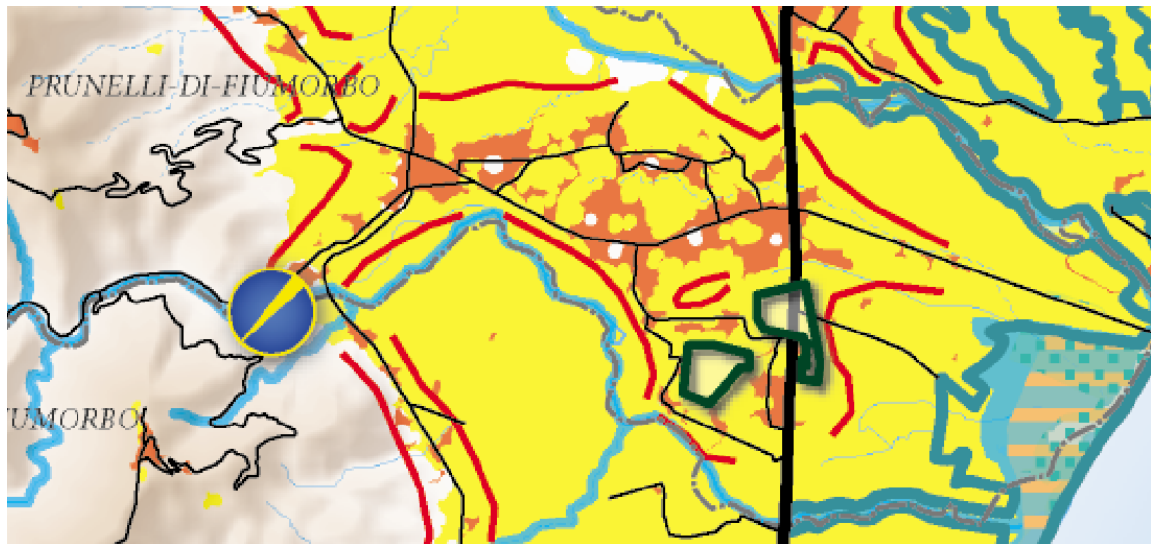
















EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	
<b>Enjeux de biodiversité :</b> Réservoirs de biodiversité, sites inscrits de la loi de 1930 et corridors de la Trame verte et bleue	
	Haute montagne
	Moyenne montagne
	Piémont et vallée
	Basse altitude
	Continuité aquatique
<b>Enjeux complémentaires</b>	
	Espace stratégique agricole
<b>Pressions</b>	
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Zone de forte pression urbaine
<b>Protections fortes existantes</b>	
	Réserve naturelle
	Arrêté de Protection de Biotope
	Site classé
	Espace Remarquable ou Caractéristique au sens de la loi « Littoral »
	Protection foncière (ENS, Terrain du Conservatoire du Littoral)
<b>Les espaces stratégiques</b>	
	Espaces stratégiques environnementaux



→ ESE de Prunelli di Fiumorbu

Le PADDUC propose un Espace Stratégique Environnemental pour protéger la petite partie du réservoir de biodiversité situé au sud de la zone urbanisée qui n'est pas protégée au titre des espaces stratégiques agricoles, afin d'éviter que la protection des Espaces Stratégiques Agricoles se répercutent sur les sites naturels.

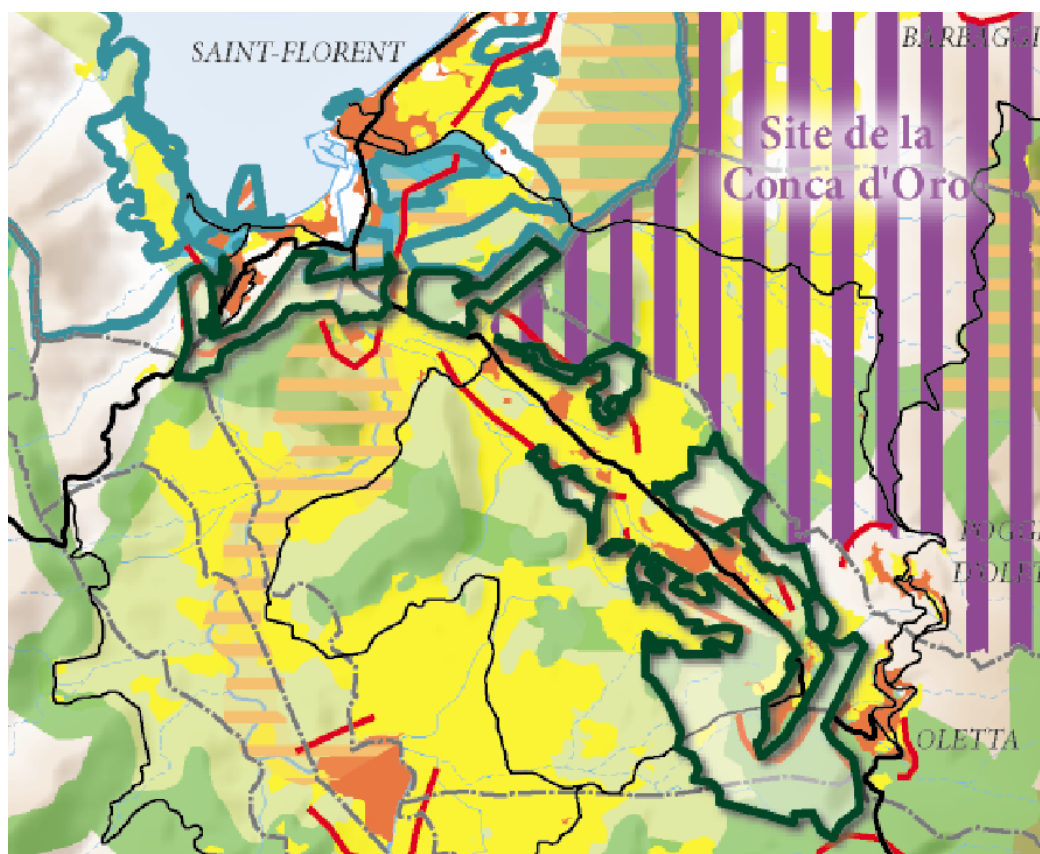
















EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	
<b>Enjeux de biodiversité :</b>	
Réservoirs de biodiversités, sites inscrits de la loi de 1930 et corridors de la Trame verte et bleue	
	Haute montagne
	Moyenne montagne
	Piémont et vallée
	Basse altitude
	Continuité aquatique
<b>Enjeux complémentaires</b>	
	Espace stratégique agricole
<b>Pressions</b>	
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Zone de forte pression urbaine
<b>Protections fortes existantes</b>	
	Réserve naturelle
	Arrêté de Protection de Biotope
	Site classé
	Espace Remarquable ou Caractéristique au sens de la loi « Littoral »
	Protection foncière (ENS, Terrain du Conservatoire du Littoral)
<b>Les espaces stratégiques</b>	
	Espaces stratégiques environnementaux

### → ESE de Saint-Florent – Oletta

Le PADDUC instaure un Espace Stratégique Environnemental :

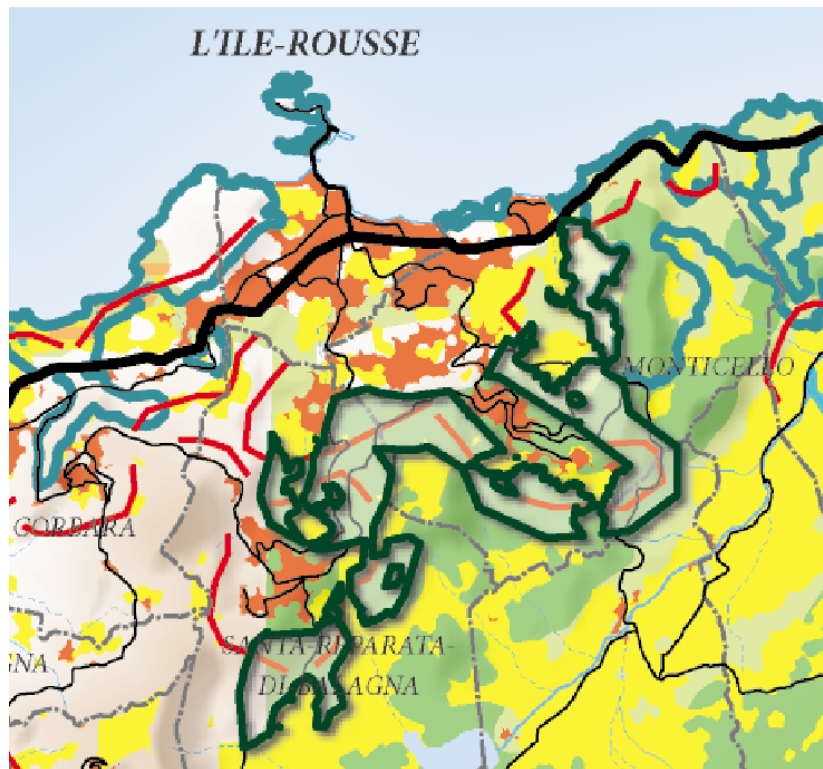
- en continuité des Espaces Remarquables ou Caractéristiques au-delà des communes littorales ;
- sur le corridor écologique au sud de St-Florent ;
- au pied d'Oletta.

















EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	
<b>Enjeux de biodiversité :</b>	
Réservoirs de biodiversités, sites inscrits de la loi de 1930 et corridors de la Trame verte et bleue	
	Haute montagne
	Moyenne montagne
	Piémont et vallée
	Basse altitude
	Continuité aquatique
<b>Enjeux complémentaires</b>	
	Espace stratégique agricole
<b>Pressions</b>	
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Zone de forte pression urbaine
<b>Protections fortes existantes</b>	
	Réserve naturelle
	Arrêté de Protection de Biotope
	Site classé
	Espace Remarquable ou Caractéristique au sens de la loi « Littoral »
	Protection foncière (ENS, Terrain du Conservatoire du Littoral)
<b>Les espaces stratégiques</b>	
	Espaces stratégiques environnementaux



→ ESE de L'Île-Rousse



Le PADDUC instaure un Espace Stratégique Environnemental sur le réservoir de biodiversité au sud de l'agglomération.

EXTRAIT DE LA CARTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	
<b>Enjeux de biodiversité :</b>	
Réservoirs de biodiversités, sites inscrits de la loi de 1930 et corridors de la Trame verte et bleue	
	Haute montagne
	Moyenne montagne
	Piémont et vallée
	Basse altitude
	Continuité aquatique
<b>Enjeux complémentaires</b>	
	Espace stratégique agricole
<b>Pressions</b>	
	La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	Zone de forte pression urbaine
<b>Protections fortes existantes</b>	
	Réserve naturelle
	Arrêté de Protection de Biotope
	Site classé
	Espace Remarquable ou Caractéristique au sens de la loi « Littoral »
	Protection foncière (ENS, Terrain du Conservatoire du Littoral)
<b>Les espaces stratégiques</b>	
	Espaces stratégiques environnementaux



## D. ENJEUX CÔTIERS

### RAPPEL DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET OBJECTIFS OPÉRATIONNELS DU PADD

→ Précision et  
hiérarchisation des Enjeux  
côtiers au sein du SMVM  
(annexe 6, livre I)

→ Orientations  
thématiques au sein du  
SMVM (annexe 6, livre II)

- ▶ Assurer la préservation des équilibres biologiques et écologiques, la préservation des sites et des paysages du patrimoine côtier *(OS 13.1)*
- ▶ Assurer la prise en compte des risques littoraux et la gestion du trait de côte *(Livret II – OS 13.2)*
- ▶ Dans les zones côtières, développer prioritairement les activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau et leur intégration à l'environnement *(Livret II – OS13.2)*
- ▶ Maintenir ou développer dans la zone littorale des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme *(Livret II – OS13.3)*

*(Livret II, ② PADD, III.E - OS 13– p 243-268)*

### 1. UNE PRÉSENCE DE MILIEUX NATURELS ET AGRICOLES REMARQUABLES EN TERRE, COMME EN MER

Si pendant longtemps, l'île s'était tournée vers l'intérieur de ses terres, elle s'est peu à peu ré-orientée vers la bande littorale où des pôles urbains importants s'étaient développés pendant la haute Antiquité. **Aujourd'hui le littoral représente le principal poumon économique de la région.** Regroupant à la fois la majorité de la population, et les plus grosses entreprises de l'île (tourisme littoral, pêche, aquaculture, conchyliculture, nautisme, transport maritime, ...), le pourtour de l'île semble être un lieu de plus en plus prisé.

Cette convoitise est essentiellement due aux paysages qui composent le littoral ainsi qu'à l'existence de centralités assurant l'essentiel des besoins et fonctions de l'île : Bastia et Ajaccio.

Le succès du dynamisme de la Corse est étroitement lié à l'état des milieux marins et littoraux qui l'entourent : leur maintien est par définition la clef de la réussite, c'est pourquoi, l'enjeu majeur du SMVM tient à leur préservation.

**Si pour la plupart des espaces considérés l'état écologique des milieux est bon, il est souhaitable, dans le cadre du SMVM, d'afficher l'enjeu de leur maintien et d'anticiper, en planifiant et encadrant leur vocation, toute dérive susceptible de nuire à leur état.**

**Ce travail permettra également de déterminer, en négatif, les secteurs encore susceptibles de pouvoir accueillir l'urbanisation souhaitable du territoire dans un avenir proche, comme lointain.**

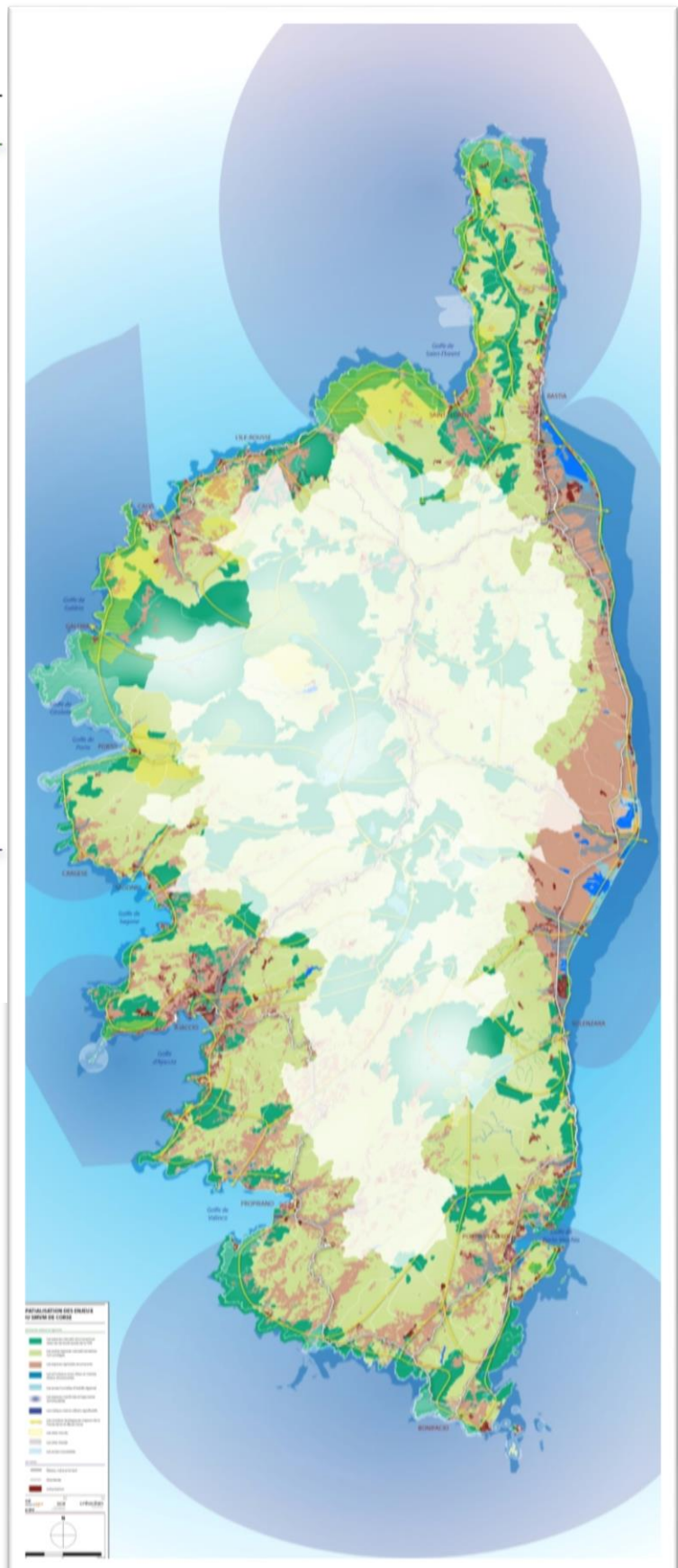
## SPATIALISATION DES ENJEUX DU SMVM DE CORSE

### Patrimoine naturel et agricole

-  Les espaces naturels structurants et réserves de biodiversité de la TVB
-  Les autres espaces naturels terrestres non protégés
-  Les espaces agricoles structurants
-  Les principaux cours d'eau et masses d'eaux structurantes
-  Les zones humides d'intérêt régional
-  Les espaces maritimes et lagunaires remarquables
-  Les milieux marins côtiers significatifs
-  Les corridors écologiques majeurs de la Trame Verte et Bleue Corse
-  Les sites inscrits
-  Les sites classés
-  Les zones inondables

### Etat initial

-  Réseau viaire principal
-  Voie ferrée
-  Urbanisation



## 2. DES RISQUES ET MENACES POUR LES ÉCOSYSTÈMES MAIS ÉGALEMENT POUR L'HOMME

La pression anthropique sur le littoral côtier comme marin est le fruit de nombreux usages. Si dans certains secteurs ces usages sont bien perçus par les différents corps de métiers, ils peuvent parfois représenter une menace pour la préservation, voire la restauration de certains milieux écologiques.

Ces activités sont des richesses non négligeables pour l'île. Le tourisme (en grande partie littoral) représente 9 % de l'emploi permanent régional et constitue un débouché essentiel pour les productions locales, notamment d'origine agricole ou issues de l'agroalimentaire.




L'enjeu du choix des vocations n'est pas anodin. Il devra permettre de déterminer et spatialiser dans quels cas (et dans quels secteurs) la conciliation entre les activités humaines et le socle environnemental du territoire corse est possible, et dans quel cas il ne l'est pas et en définir des règles de « cohabitation » durable.

### (2) RISQUES ET MENACES SUR LE LITTORAL



#### Pressions urbaines et humaines

-  Tendance à l'étalement le long des routes
-  Tendance à l'urbanisation le long du littoral
-  Tendance à l'émiettement de l'urbanisation
-  Etalement polycentrique des principales agglomérations
-  Urbanisation de fond de vallée
-  Concentration d'AOT et concessions de plages
-  Projets d'extension, création, restructuration de ports
-  Principaux ports de plaisance
-  Principaux ports de commerce
-  Secteur à forte pression touristique
-  Secteur à pression touristique moyenne
-  Fermes aquacoles
-  Zones à forte concentration de mouillage forain

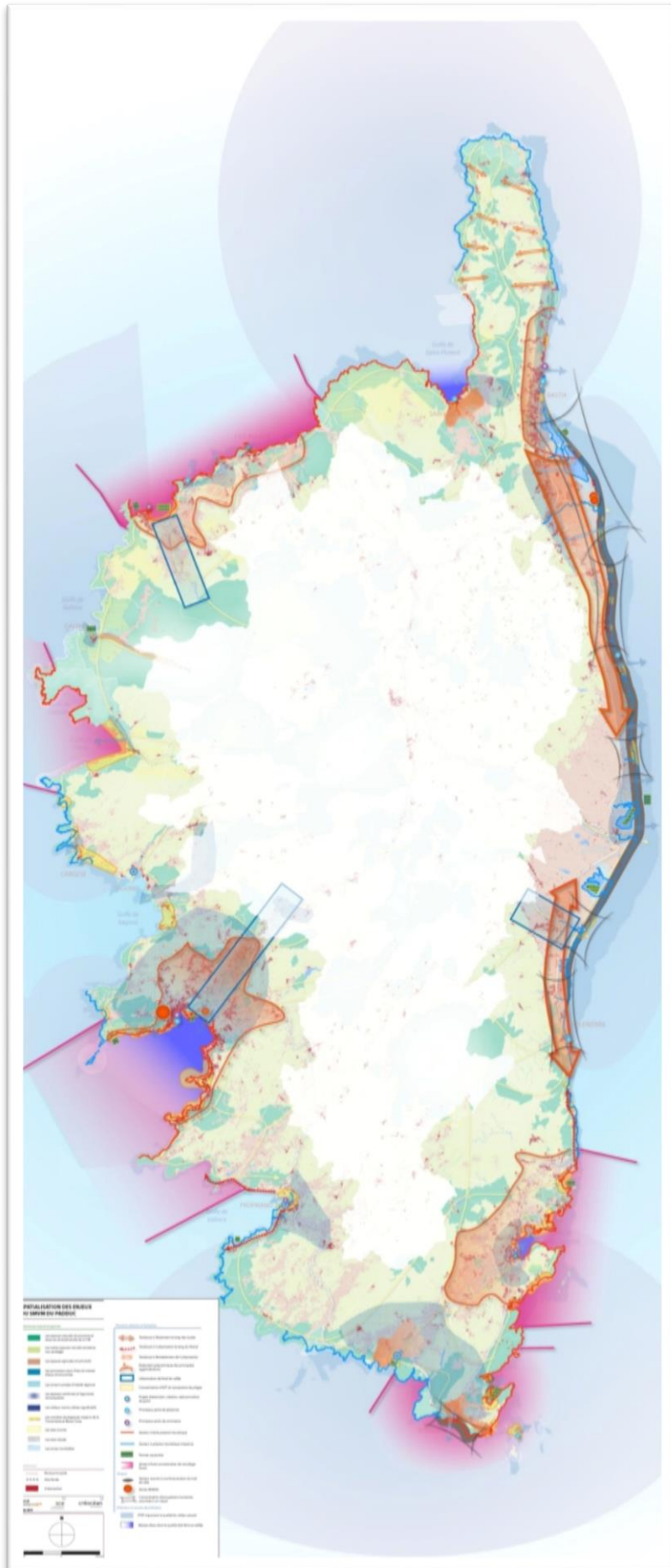
#### Risques

-  Secteur soumis à une forte érosion du trait de côte
-  Zones SEVESO
-  Concentration d'occupations humaines soumises à un risque

#### Pollutions et sources de pollutions

-  STEP impactant la qualité du milieu naturel
-  Masses d'eau dont la qualité doit être surveillée





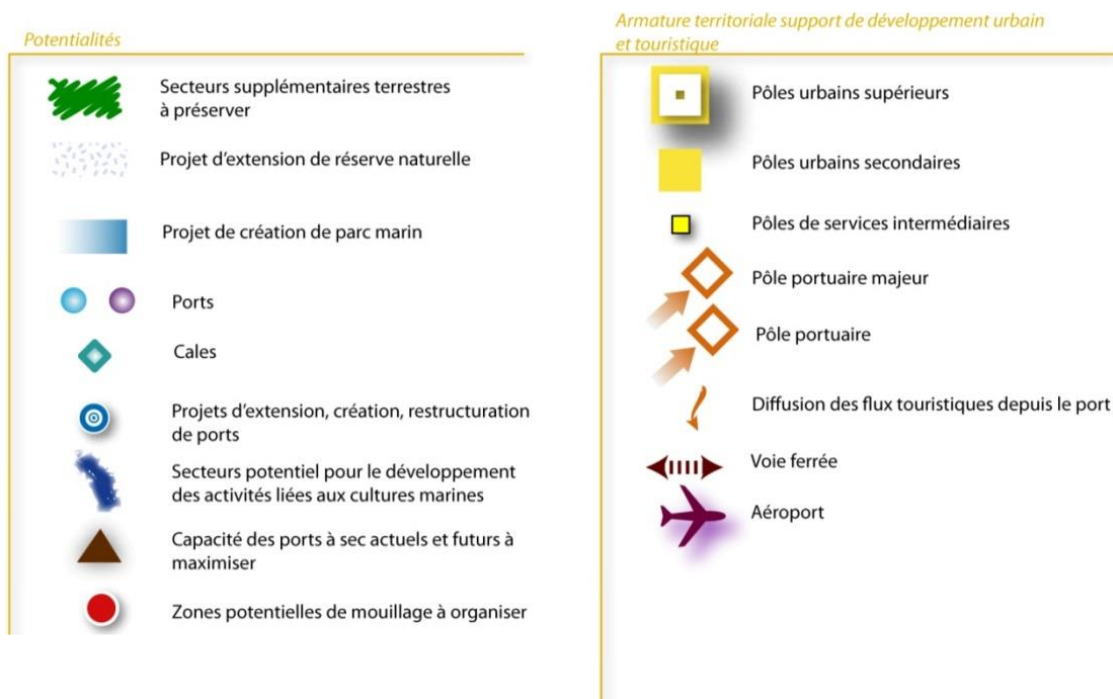
### 3. DES OPPORTUNITÉS ET POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT ET DE VALORISATION DU LITTORAL

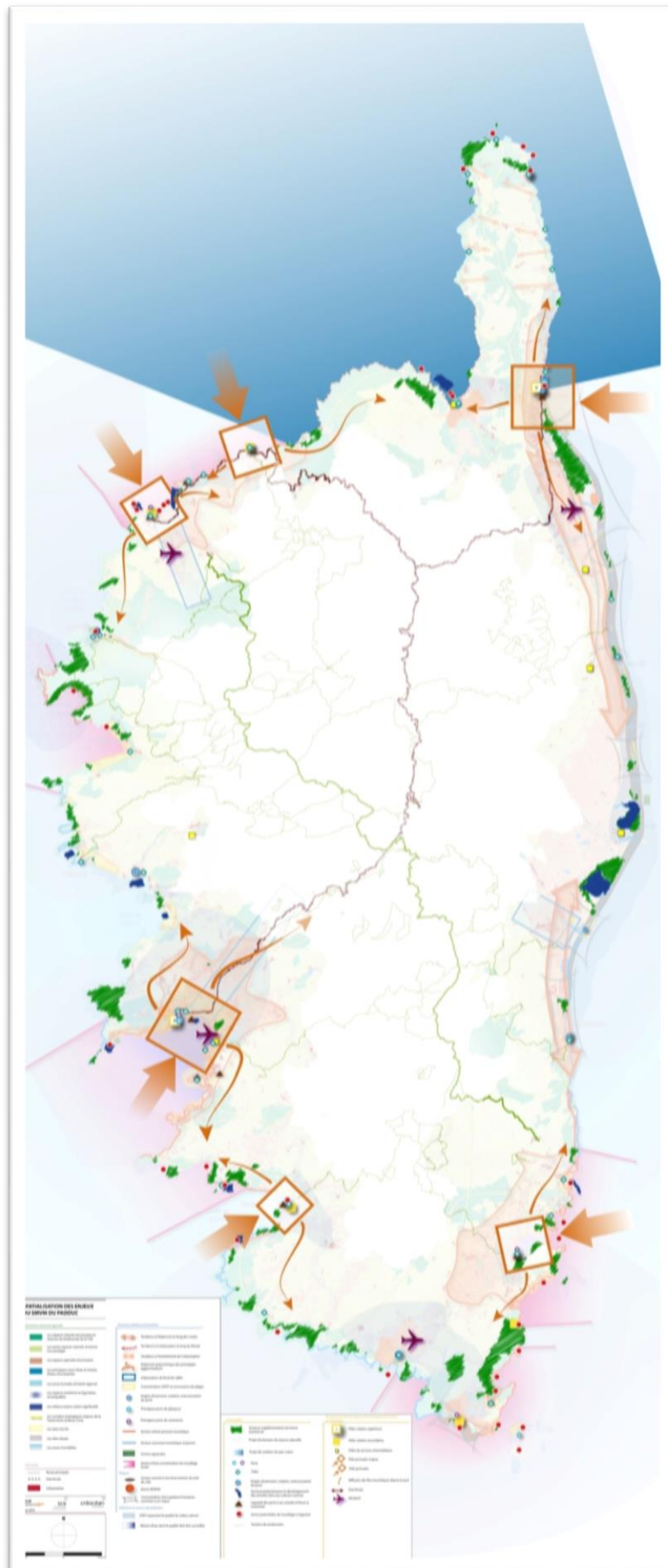
Le maintien et le développement des activités liées à la mer ou au littoral sont essentiels pour l'économie Corse. Néanmoins, les activités doivent directement être conditionnées par la préservation et la restauration des milieux et des espèces.

La maîtrise de la pression est une préoccupation permanente pour le maintien d'un environnement marin en bon état de conservation, qui est la richesse essentielle de l'île.

C'est pourquoi, au regard du socle naturel et des secteurs sensibles, le SMVM devra **accompagner le développement du territoire au travers de la valorisation des potentialités et opportunités** qu'offre l'île et l'encadrement des projets actuels et en cours situés dans les secteurs les plus sensibles.

#### (3) POTENTIALITÉS DU LITTORAL







## **II. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT SPATIALISÉ**





## A. LA SYNTHÈSE FONCTIONNELLE DU PROJET RÉGIONAL

Une carte au 1/100 000 présente le projet d'aménagement et de développement spatialisé retenu pour la Corse sous la forme d'une synthèse fonctionnelle.

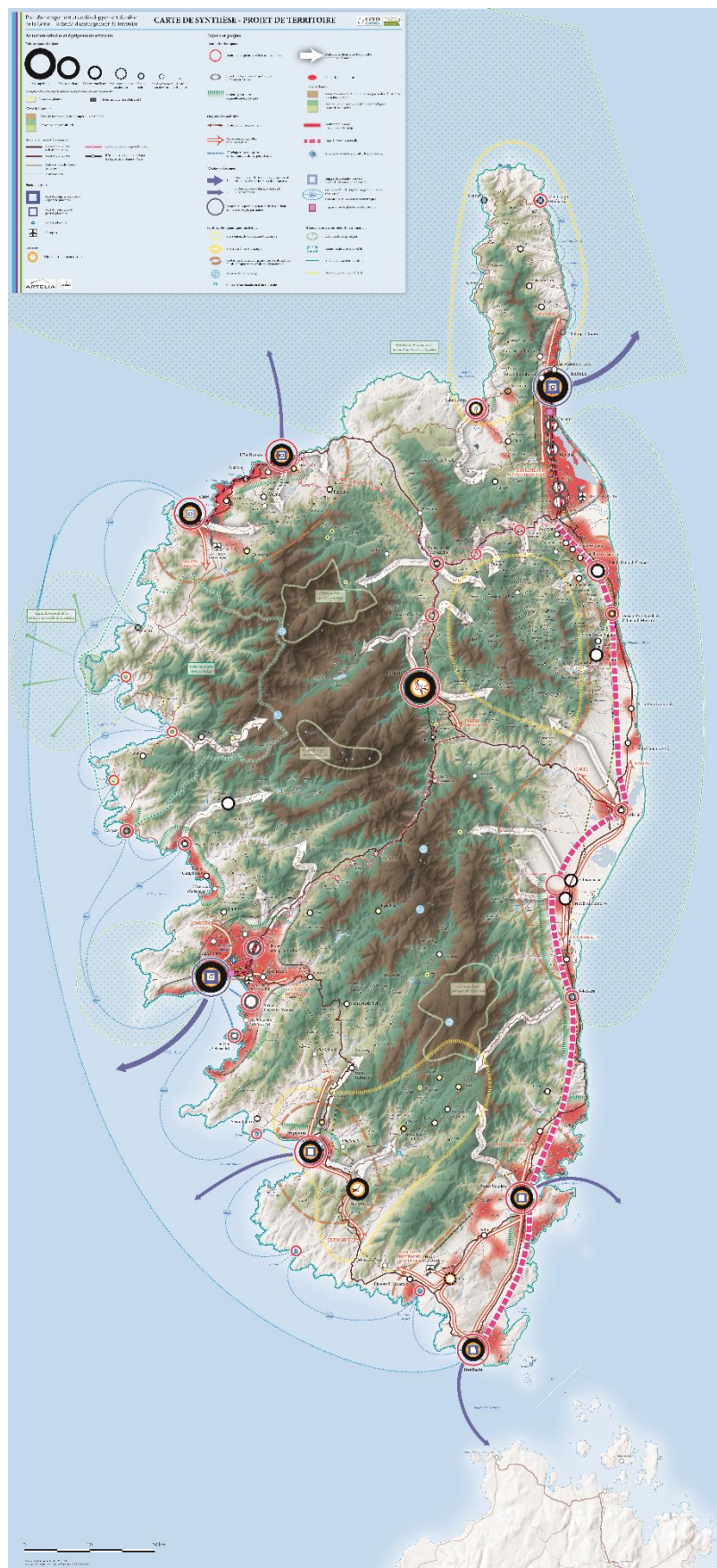
Cette carte de synthèse fonctionnelle est destinée à **illustrer graphiquement l'ambition portée par le PADUC d'une amélioration significative dans la manière dont la Corse « fonctionne »**. Par ce terme, il faut entendre ce qui concerne l'organisation urbaine, les échanges de l'île avec l'extérieur, les liaisons entre pôles de l'armature urbaine et les bassins de vie, les modalités du développement touristique et culturel, la préservation et la gestion du patrimoine naturel, etc.

Le diagnostic du PADDUC (se référer au Livret I) a mis en évidence les caractéristiques les plus significatives du territoire insulaire :

- **Une dichotomie entre un littoral dynamique** (sur le plan démographique notamment) **et un intérieur marqué par la déprise démographique, la perte de services publics et la langueur économique.** → Livret I, p 96
- **Une armature urbaine articulée en pôles d'importance différente dont il convient d'améliorer les liaisons des uns avec les autres (pôles urbains supérieurs d'importance régionale (Ajaccio, Bastia, Corte), pôles secondaires, intermédiaires, de proximité et enfin en unités villageoises).** → Livret I, pp. 93-94
- **Un tissu urbain dont la qualité varie en fonction des territoires et qui impacte la qualité de vie.** → Livret I, PP. 96-105
- **Un système culturel fragile dû notamment à des disparités territoriales.** → Livret I, pp. 40-41
- **Des infrastructures de transports, tant intérieurs qu'extérieurs, de bon niveau, mais qui demandent à être améliorées et surtout à être organisées dans une logique plus marquée de complémentarité.** → Livret I, p. 102, p. 106, pp. 108-111
- **Une mobilité des personnes principalement présente au sein des bassins de vie, qu'il est nécessaire de faire évoluer d'une pratique basée presque exclusivement sur la voiture individuelle vers un recours plus important aux modes alternatifs, notamment collectifs.** → Livret I, p 109
- **Un patrimoine, naturel et culturel, qui constitue un facteur d'attractivité de premier plan du territoire, qui demande à être à la fois préservé, mis en valeur et géré.** → Livret I, pp. 71-90
- **Une fréquentation touristique essentiellement littorale, où ses effets négatifs doivent être atténués qui doit mieux irriguer les autres parties du territoire insulaire.** → Livret I, p. 99

Pour répondre à ces enjeux, le PADDUC identifie un certain nombre d'évolutions structurelles, illustrées dans la carte de synthèse fonctionnelle.

Voici un aperçu de la carte de synthèse fonctionnelle du projet de territoire ; nous en explicitons ci-après la légende.



## 1. EN MATIÈRE D'ARMATURE URBAINE

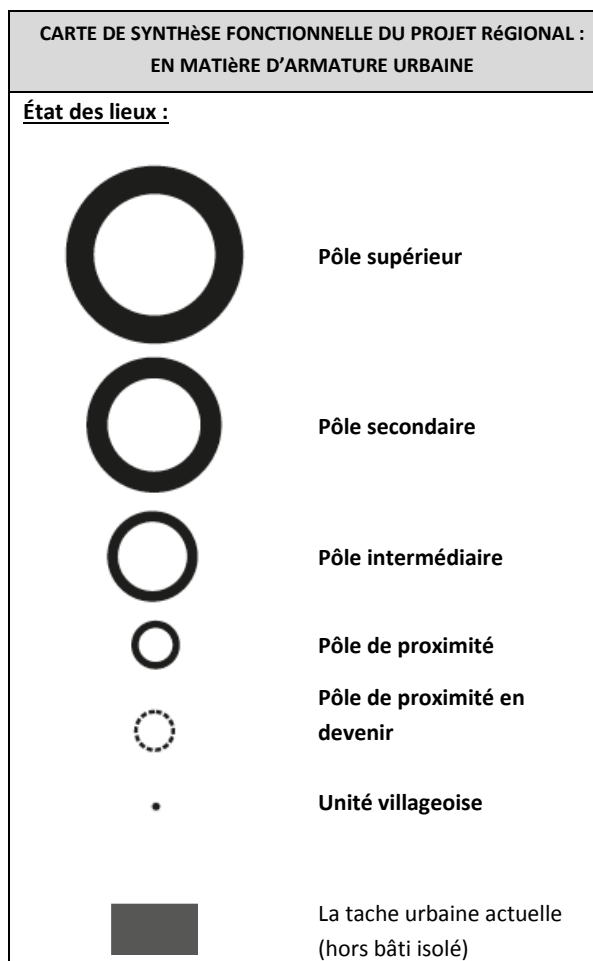
### RAPPEL DES OBJECTIF OPÉRATIONNEL DU PADD

- Une armature urbaine au service d'une organisation territoriale plus équilibrée et efficiente (*Livret II – p.158*)

Les projections démographiques du territoire annoncent des perspectives de développement importantes pour 2030. Face à ces perspectives, il convient d'anticiper l'accueil de ces populations qui participent également à l'activité économique.

Cet accueil implique de concilier trois principes :

- **Permettre le développement de chaque commune**, différencié en fonction de sa capacité, son niveau d'équipements et de services et sa place dans l'armature urbaine. Il s'agit d'assurer à chacune d'entre elles le renouvellement démographique, la mixité sociale et générationnelle nécessaires.
- **Suivre des rythmes de développement différenciés entre les communes**, certaines étant mieux armées pour accompagner harmonieusement l'accroissement démographique par des équipements, des commerces, des emplois et des services ;
- **Respecter le besoin de proximité pour tous les habitants et d'équilibre** entre les territoires au sein de l'île, à travers la recherche de complémentarité entre les communes.



Afin de répondre au défi du rééquilibrage territorial, il s'agit de franchir une nouvelle étape dans l'organisation de l'île, en posant les **principes d'une armature urbaine confortant un maillage efficient en infrastructures, équipements et services.**

La stratégie consiste à **structurer le modèle d'aménagement autour de ces cinq niveaux de polarités** (se référer page 10 pour plus de détails sur l'armature urbaine).

Cela implique de **conforter la complémentarité entre ces différents échelons, en tenant compte des spécificités et du rôle de chacun d'entre eux.**

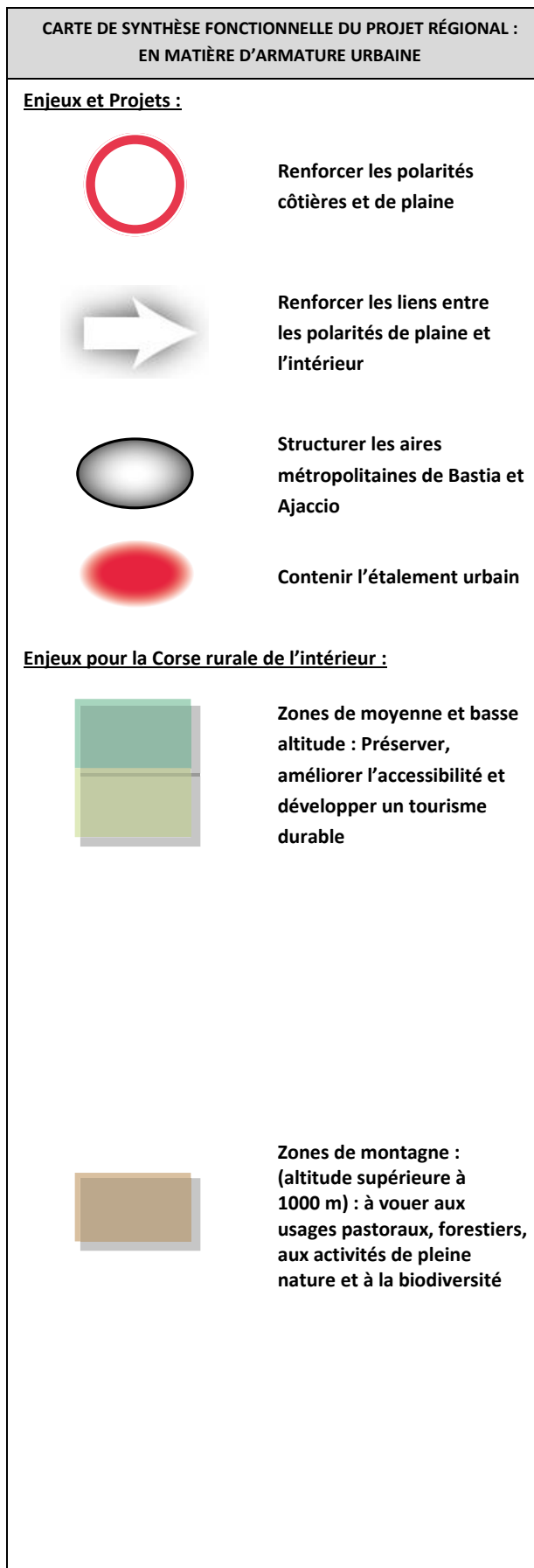
Tous les niveaux ne remplissent évidemment pas les mêmes fonctions et ne répondent pas aux mêmes besoins.



Livret I – Diagnostic  
p 93



Livret II - ②.PADD,  
chap.III.A



### Des zones de pression urbaine et d'étalement à maîtriser

Une organisation modulée des agglomérations, villes ou villages, **visé à limiter la consommation d'espaces, à rationaliser les déplacements et à répondre aux besoins des territoires**, de la façon la plus adaptée possible.

Cette maîtrise de l'étalement urbain dans le cadre de projets intégrés impose de recourir, sur les secteurs concernés, à la planification urbaine au travers de documents tels que les PLU ou PLUi, les contenus des cartes communales ne permettant pas de mettre en œuvre de façon satisfaisante un projet urbain.

### Les aires métropolitaines de Bastia et Ajaccio à structurer

Le PADDUC identifie les agglomérations ajaccienne et bastiaise comme ayant une **fonction métropolitaine** à l'échelle de l'île, fonction **qu'il convient de renforcer**.

En outre, c'est essentiellement au niveau de ces pôles supérieurs, qui comptent l'ensemble des zones urbaines sensibles, que les **opérations de renouvellement urbain** doivent être menées.

L'évaluation et la quantification des besoins et des usages attendus sur ces bassins de vie ne peut être menée de manière réaliste que dans la cadre d'une démarche de Schéma de Cohérence Territoriale, sur un périmètre englobant, *a minima*, celui de l'aire métropolitaine, voire, en plus, de PLUi. Par ailleurs, lorsque des extensions de l'urbanisation sont mises en œuvre, elles doivent englober la proche périurbanisation diffuse comprise dans le périmètre de l'extension, afin de **recoudre l'espace et de proposer une meilleure intégration paysagère, en même temps qu'un cadre urbain agréable à vivre**.



**Livret II – PADD,  
2..PADD, chap. III.C**

## Les pôles secondaires et intermédiaires de l'armature urbaine

Ils constituent un niveau essentiel pour permettre un développement équilibré du territoire insulaire. Ils apparaissent localisés sur le littoral. Malgré cela, ils sont appelés à **constituer des pôles de services** permettant aux populations résidant dans les bassins de vie environnants d'avoir un accès rapide à des emplois, des activités et des services essentiels, **permettant ainsi un maintien, voire une croissance démographique de ces bassins.**



Livret II – PADD  
2.PADD, chap.III.A

Concernant les pôles littoraux, de plaine et de vallée (cercles rouges sur la carte de synthèse) : il s'agit d'en renforcer les fonctions urbaines et **d'améliorer les services de transports** qui les relient aux bassins de vie environnants. Dans cette perspective, l'objectif est de transformer en véritables villes les pôles urbains secondaires des agglomérations d'Ajaccio et de Bastia ainsi que ceux appelés à se développer dans la Plaine Orientale. Le **renforcement des aménités urbaines, l'organisation d'un tissu urbain** basé sur une densification, une mixité des usages possibles en visant notamment l'accueil d'entreprises, et une structuration de véritables espaces publics doit permettre d'améliorer les conditions de vie des habitants, de développer un gisement d'emplois accessibles aux résidents des bassins de vie, notamment dans l'arrière-pays, mais aussi de mettre un terme à un éparpillement urbain consommateur d'espaces agricoles à fortes potentialités et d'espaces naturels à préserver.

Ces polarités constituent les points d'appui à la politique de revitalisation du rural et de la montagne.

## Des enjeux pour la Corse montagnaise : préserver, améliorer l'accessibilité et développer le tourisme durable

Le diagnostic territorial fait apparaître quelques caractéristiques marquantes de la dynamique sociodémographique de l'île. En particulier, on constate que **le littoral accueille 80% de la population de l'île et 95% des lits marchands**. Outre la dichotomie littoral/intérieur, il existe un fort contraste entre le rural et les quelques pôles urbains littoraux, qui concentrent l'essentiel de la population. **Ce déséquilibre génère des fractures territoriales marquées** et concourt à la vulnérabilité écologique de la région. De plus, il témoigne du **délaissement des potentiels productifs touristiques, agricoles et sylvicoles intérieurs, pourtant gages d'un rééquilibrage du modèle économique.**

Le projet de développement économique et social ambitionné par le PADDUC tend à **renouer avec le potentiel productif de l'île**, en s'inscrivant dans une démarche de développement durable. En ce sens, le PADDUC affirme la volonté de mettre en œuvre une meilleure gestion et occupation de l'espace.



Livret II – PADD  
2.PADD, chap.III.A

Le PADDUC réaffirme la vocation de l'espace de montagne au-delà de 1000 m d'altitude pour les usages pastoraux, forestiers, la préservation de la biodiversité, et les activités de pleine nature, à l'exception des sites de ski déjà existants ou à réaffecter, =des cols habités ou accueillant déjà des activités permanentes ou saisonnières, et des rares hameaux traditionnels implantés au-dessus de 1 000m.

## 2. EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS

Les transports intérieurs et extérieurs constituent une problématique centrale pour le développement insulaire. La mobilité des personnes et des marchandises à l'intérieur comme à l'extérieur de l'île est capitale.

### RAPPEL DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS DU PADD

- ▶ Maintenir et développer les grandes infrastructures de transports
- ▶ Faciliter la mobilité intérieure
- ▶ Améliorer la coordination des acteurs institutionnels des transports

(Livret II – OS.10 – p 175)

Les orientations en matière d'infrastructures et de services de transports présentées dans le PADD sont développées et précisées dans le cadre du **Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport**.

La vocation du **Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport (SRIT)** (se référer à l'Annexe 4) est essentiellement de présenter les orientations et leur traduction en programme d'actions dans le but d'améliorer la mobilité extérieure et intérieure de la Corse, qu'il s'agisse des personnes ou des biens, tout en réduisant les impacts environnementaux du système de transport. Ces deux aspects intéressent en effet tout autant le dynamisme économique de l'île que les conditions de vie de ses habitants.

Au vu des enjeux identifiés dans le diagnostic, le SRIT doit définir les orientations à court, moyen et long terme du système de mobilité de la Corse qui lui permettent de répondre à un triple défi social, économique et environnemental.

Les actions retenues dans le SRIT se déclinent selon leur nature sous forme de préconisations ou sous forme prescriptive. Dans ce dernier cas, elles sont accompagnées de documents cartographiques qui en précisent la localisation et l'ambition.

### Des métropoles régionales

Le PADDUC identifie les agglomérations ajaccienne et bastiaise comme ayant une **fonction métropolitaine** à l'échelle de l'île, fonction **qu'il est souhaitable de renforcer**. Elles constituent en particulier les principales interfaces entre l'île et l'extérieur, pour les personnes et les marchandises. Leurs capacités d'échange avec l'extérieur et avec le reste du territoire insulaire doivent ainsi être confortées. C'est pour cela que le PADDUC confirme l'importance des projets de **développement portuaires et aéroportuaires**, et affirme la **nécessité de pôles d'échanges multimodaux** ainsi que de **zones logistiques reliées aux ports**. → Annexe 4- SRIT, pp. 76-78 axe stratégique n°1 ; p. 95 axe stratégique n°10 ; p. 100 axe stratégique n°11.

### Les ports secondaires

L'ambition du PADDUC est d'**affermir la vocation commerciale des ports départementaux**, à l'exception de Calvi (appelé à se spécialiser en croisière et grande plaisance), et de **proposer le développement de liaisons** vers l'Italie continentale et la Sardaigne (Porto-Vecchio, Propriano). → Annexe 4- SRIT, p. 79 axe stratégique n°2.

### Des infrastructures et des services de transport irrigant le territoire insulaire et articulées autour de pôles d'échange intermodaux

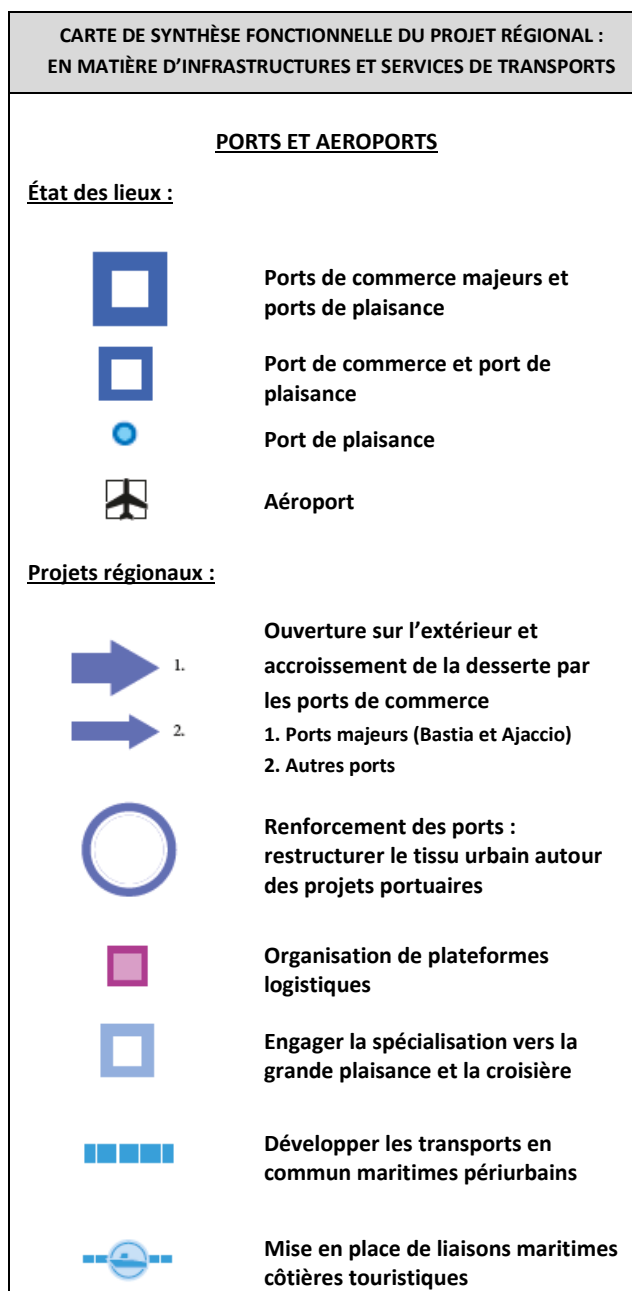
Le schéma illustré dans la carte de synthèse est basé sur une **hiérarchisation des réseaux et des services de transports**, depuis les points d'entrée du territoire insulaire jusqu'aux unités villageoises. Les ports et aéroports sont ainsi connectés à des services de transports en commun, ferroviaires ou routiers, qui les relient aux centre-villes et aux pôles secondaires. → Annexe 4 -SRIT, pp. 80-83 orientation n°) ; pp.90-91 orientation n°4.



Les pôles secondaires sont principalement reliés entre eux par des services de **transports en commun, routiers ou ferroviaires** (Balagne, Plaine Orientale), et **reliés à leurs bassins de vie respectifs par l'intermédiaire de pôles d'échange multimodaux**.

Les liaisons intéressant les pôles intermédiaires, de proximité et les unités villageoises sont quant à elles principalement organisées sur des services ne faisant pas appel à des moyens lourds : il pourra s'agir de **mutualisation avec les services de transports scolaires, de transport à la demande, de covoiturage organisé, etc.** → *Annexe 4, pp. 95-99 (axe stratégique n°10)*

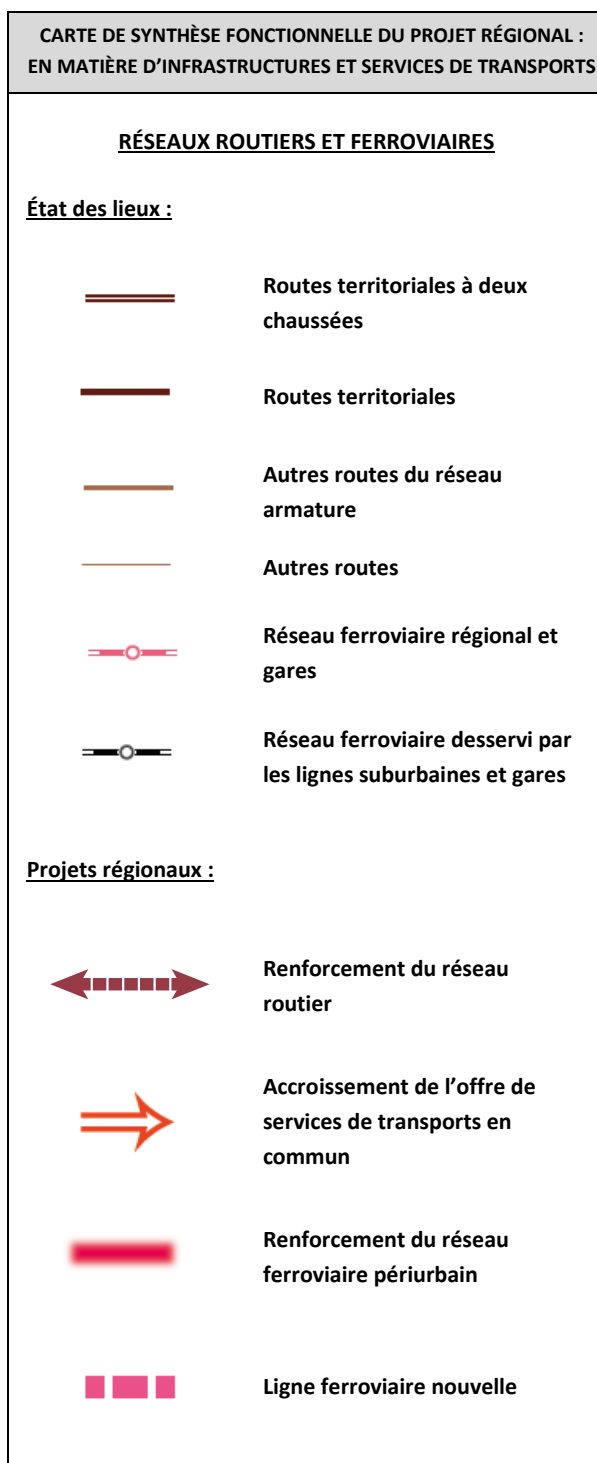
Un **développement de services de transport maritimes** est envisagé, ayant notamment vocation à renforcer l'offre de transport en saison estivale sur la côte occidentale et autour du Cap Corse. Ce développement pourra s'appuyer sur le **renforcement de l'offre de mouillage** à travers le programme de développement des ports de plaisance. → *Annexe 6-SMVM livre II, volet 1.2.B ; Annexe 4, pp. 98.*



Concernant les ports et aéroports, le projet régional prévoit donc :

- Le renforcement des équipements de dimension régionale ;
- Le maintien de l'acquis portuaire et aéroportuaire ;
- Affirmer le rôle de la Corse dans le réseau des ports et aéroports méditerranéens ;
- Lui permettre d'être reliée toute l'année à un hub de transports à l'international.





Concernant le réseau routier, il s'agira donc de :

- Désengorger les deux grandes agglomérations  
→ *Annexe 4, p. 108 (axe stratégique n°14)* ;
- Améliorer l'accessibilité des bassins de vie ruraux et désenclaver les zones rurales ;
- Réduire les temps de parcours en modernisant les réseaux primaires et secondaires lorsque le temps de parcours entre deux pôles principaux ou secondaires est identifié comme un enjeu régional (axe Ajaccio/Porto Vecchio) ;

Concernant le réseau routier primaire, il est préconisé de privilégier les investissements de modernisation de l'infrastructure sur les itinéraires où le mode routier n'est pas en concurrence avec d'autres modes (ferroviaire, maritime) ;

Sur les autres itinéraires, il est préconisé de privilégier l'effort sur les services de transports en commun par rapport à l'investissement sur l'infrastructure routière ;

- Viser l'amélioration de la fluidité plutôt que l'augmentation des vitesses, lors de la création de nouvelles voiries périurbaines ;
- Inclure systématiquement des voies de circulation dédiées aux modes de déplacements collectifs ou doux ;
- Maintenir et améliorer le réseau routier tertiaire existant afin de préserver les exploitations agricoles et sylvicoles existantes et favoriser les liaisons entre les unités villageoises et le pôle de proximité le plus proche à court terme ;
- Conduire, à long terme, une étude des extensions des équipements et infrastructures de transport nécessaires au développement des secteurs productifs.

Concernant le réseau ferré, il s'agira de :

- Améliorer les fréquences et la vitesse de service ;
- Prolonger la ligne sur la Plaine Orientale ;
- Renforcer le train pour les déplacements vers les lieux de travail ;
- Promouvoir le rail comme mode de transport de marchandises.

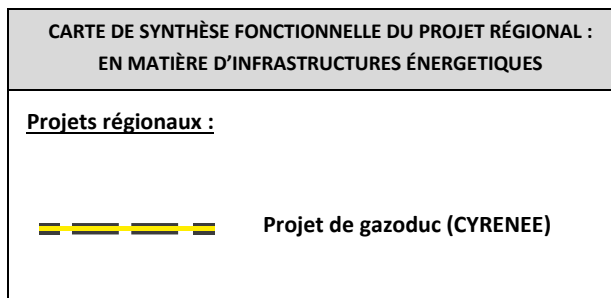


**Annexe 4 – SRIT  
pp. 80-83 et pp. 84-88**

## L'approvisionnement énergétique

La diversification de l'approvisionnement énergétique de l'île reste une priorité.

À ce titre, le PADDUC confirme l'importance d'accompagner la réalisation d'un réseau terrestre de transport du gaz. Il permettra d'interconnecter l'ensemble du réseau de transport entre les deux agglomérations principales, d'alimenter les deux centrales thermiques pour leur conversion au gaz naturel, et de desservir l'ensemble des localités et zones d'activités de côte orientale et du sud.



Diversification de l'alimentation énergétique de l'île par création d'un gazoduc (gaz naturel), potentiellement relié au projet GALSI (Algérie – Sardaigne – Toscane).



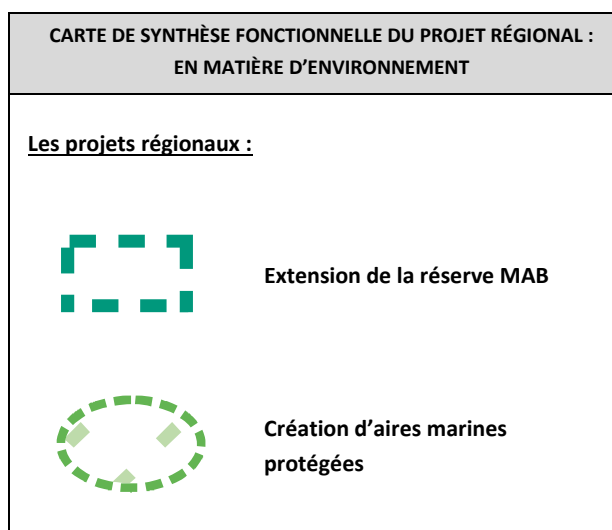
Livret II – PADD  
2. PADD, chap.III.B

### 3. EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET DE PAYSAGE

#### Un capital naturel à préserver

##### RAPPEL DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET OBJECTIFS OPÉRATIONNELS DU PADD

- Préserver la biodiversité et le patrimoine naturel remarquable pour transmettre la beauté et la richesse écologique de l'île aux générations futures (*Livret II – OS12.1, p. 218*) ;
- Protéger les biocénoses en renforçant les Aires Marines Protégées (*Livret II – OS13.1, p. 246*) ;
- Préserver les paysages et milieux côtiers à travers des modalités d'application de la loi « Littoral » précisées et renforcées (*Livret II – p. 235, p. 236*).



Le PADDUC qualifie le patrimoine naturel de l'île comme un facteur d'attractivité touristique, mais aussi comme un facteur de production. Ainsi, les projets d'extension de la réserve de Scandola, de création d'un parc marin Cap Corse – Agriate ou d'une réserve des lacs dans la Restonica devront inclure des modalités de gestion de la fréquentation pour en pérenniser l'attractivité.

Sur un autre plan, la création d'importantes aires marines protégées sur les côtes occidentale et orientale de l'île visent à préserver un capital halieutique et à accroître ainsi les perspectives de développement d'une activité de pêche et d'aquaculture à fort potentiel.

#### Des enjeux paysagers à prendre en compte

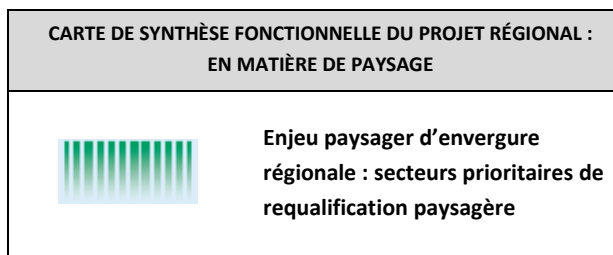
Il existe des enjeux paysagers au confluent du grand paysage et de l'urbanisation qui recouvrent une dimension régionale, justifiant leur insertion dans le PADDUC.

Les paysages construits par l'agriculture, l'urbanisation, les modes de production sont révélateurs de mode de vie. Aussi, en prônant une démarche de requalification paysagère globale pour venir réparer ou redessiner des lignes de forces du paysage, il s'agit de mener une réflexion sur la stratégie à engager pour créer ou conforter un attachement au territoire et améliorer la qualité du cadre de vie.

➔ Livret I – Diagnostic p.103

##### RAPPEL DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS DU PADD

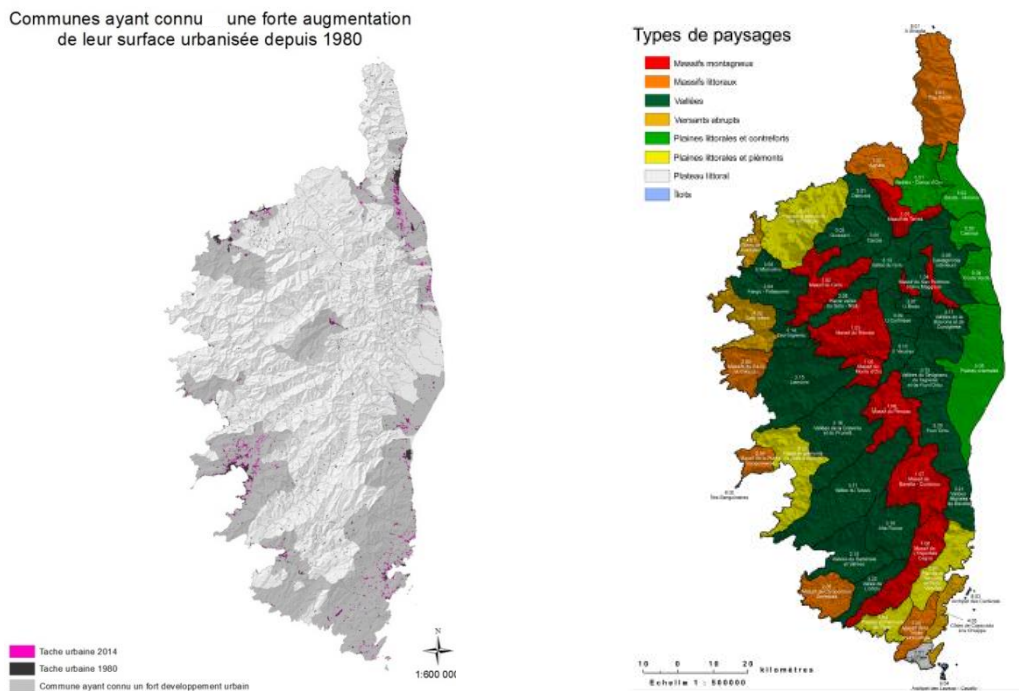
- ▶ Identifier les secteurs sur lesquels l'impact de l'urbanisation récente sur le grand paysage cause des dommages pénalisants pour maintenir le cadre de vie des résidents, les moyens d'une économie productive et l'attractivité touristique de l'île. (*Livret II – 2.PADD, OS. 12.2*)
- ▶ Venir réparer ou redessiner des lignes de forces du paysage. (*Livret II, - 2 PADD, OS. 12.2 – p. 232*)
- ▶ Favoriser l'intégration paysagère y compris dans la poursuite de l'urbanisation. (*Livret II – 2 PADD, III.C et III.D*)



Le PADDUC identifie dans la carte de synthèse fonctionnelle du projet régional les secteurs prioritaires pour la mise en œuvre d'une démarche de requalification paysagère globale, au titre des « enjeux paysager d'envergure régionale ». Il s'agit des secteurs à enjeux paysagers qui, depuis 1980, accusent une forte expansion urbaine.

La carte ci-dessous (à gauche) identifie les soixante communes qui ont connu les consommations foncières les plus importantes, soit un accroissement moyen d'une centaine d'hectares sur les 35 dernières années. Compte tenu des dynamiques économiques et sociodémographiques engagées depuis l'après-guerre l'essentiel des communes concernées se situent sur le littoral.

Le PADDUC se base sur cette évolution de la tache urbaine, en la croisant avec les types de paysages identifiés par l'Atlas des Paysages (ci-dessous, à droite) et des constatations *in situ* pour identifier les secteurs prioritaires pour la mise en œuvre d'une démarche de requalification paysagère globale.



D'après les **types de paysages**<sup>1</sup> de l'Atlas des paysages, le développement urbain a principalement affecté :

- les paysages de plaines littorales et contrefort de la côte Est,
- les paysages de plaines littorales et piémonts de l'extrême sud et de la côte ouest,
- et plus rarement sur les paysages de massifs littoraux (Cap Corse, Sartenaï ou Sanguinaires) et de massifs montagneux de l'intérieur (Corte, Alta Rocca).



**Livret I – Diagnostic  
P 40 et p 80**



**Livret II – PADD, 2.PADD,  
Chap.III.C et III.D**

<sup>1</sup> L'atlas distingue huit types de paysages, décrits chacun dans un chapitre spécifique. À une autre échelle, les unités de paysages urbains sont également regroupées en types qui renvoient plus à l'histoire des villes et du tissu urbain qu'aux structures du relief.

## 4. EN MATIÈRE DE TOURISME ET DE CULTURE

### Un développement touristique et culturel équilibré

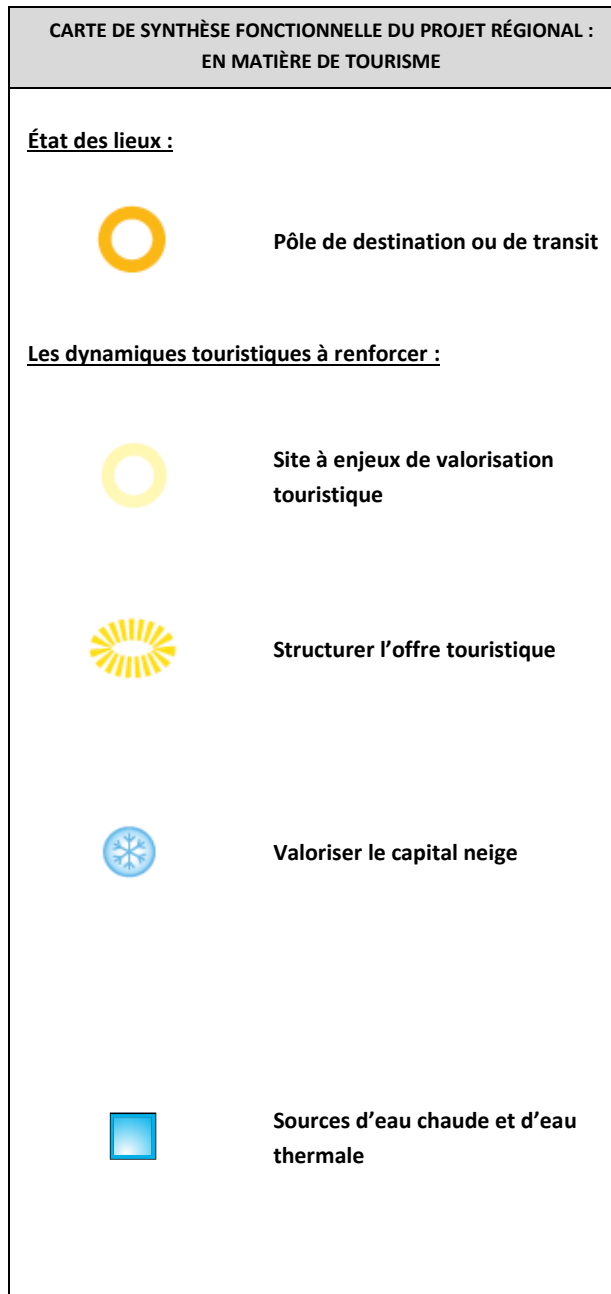
Sur le plan de l'aménagement touristique, le PADDUC identifie les enjeux suivants :

- **Des pôles littoraux de destination** (tels que Porto-Vecchio, Calvi, Propriano) dans lesquels le principal enjeu porte sur **l'amélioration de la mobilité en haute saison**.
- **Des périmètres appelés à valoriser leurs ressources patrimoniales** (archéologique dans l'Alta Rocca et le Sartonais, religieux en Castagniccia, fortifications, maisons d'Américains et vignobles dans le Cap Corse), ainsi que des sources d'eau chaude à mieux exploiter et valoriser dans le cadre d'une démarche de développement du thermalisme.
- **Des sites naturels majeurs à forte fréquentation** qui doivent faire l'objet d'une **stratégie d'aménagement et de gestion** (par exemple communes de l'intérieur dotées de sites à enjeux qu'il s'agisse de forêts territoriales fréquentées ou de sites naturels à statuts)
- **Le développement des activités touristiques de montagne** est envisagé comme un facteur de redynamisation de zones de l'intérieur, notamment les plus contraintes. Il porte notamment sur la réalisation d'équipements liés à la pratique du ski (alpin, de fond ou de randonnée) qui pourraient être implantés sur des sites existants ou étudiés sur d'anciens sites désaffectés.

Sur le plan culturel, le PADDUC vise à créer une offre mieux répartie sur le territoire insulaire. Pour ce faire, il privilégie en dehors des deux agglomérations principales **la création et surtout la mise en synergie d'équipements structurants** dans les microrégions connaissant une dynamique démographique et urbaine (Balagne, Plaine Orientale, Sartonais-Valinco, Extrême Sud), et dans certains cas un émiettement de l'offre d'équipements.



## 4.1. En matière de tourisme



Le tourisme est le premier contributeur à la création de richesse du secteur privé en Corse. Il occupe une place privilégiée dans la stratégie de diversification productive par l'effet de levier qu'il est à même de produire sur les autres secteurs de l'activité insulaire.

Le modèle corse est le fruit d'une histoire faite de résistances sociales à des modèles dominants : **le tourisme corse est avant tout le tourisme des Corses qui possèdent la quasi-totalité de l'outil de production.** Il s'agit donc d'un modèle original parmi les destinations touristiques : un modèle de développement local qu'il convient de préserver et de projeter dans l'avenir au cœur du bassin Nord-Ouest de la Méditerranée qui concentre 80 % de l'offre méditerranéenne.

**L'orientation de ce secteur doit correspondre au développement d'un tourisme durable et responsable,** respectueux de la société, produisant des richesses pérennes pour tous, sur tout le territoire. La Corse fait partie de ces territoires méditerranéens qui s'inscrivent dans une démarche de **construction d'une offre touristique alternative en privilégiant le facteur identitaire** comme élément fort d'une stratégie économique soucieuse de la préservation des équilibres.

Dans cet esprit, en ce sens, le tourisme social et solidaire s'inscrit parfaitement dans la stratégie. Précisément parce qu'il situe l'homme au cœur de son action. Ce n'est pas un hasard s'il appartient au programme du Conseil National de la Résistance, lequel était intitulé « *Les jours heureux* ». Il constitue depuis une offre originale fondée sur l'émancipation du salariat et l'accès aux congés payés.

Contrairement à ce que ses détracteurs disent, il n'est pas un appendice de faible qualité du tourisme marchand. Sauf à confondre luxe et qualité, les quelques 171 établissements et centre de vacances, gérés par des associations, des comités d'entreprise ou des mutuelles, en font la démonstration. Le tourisme social dispose en Corse d'une capacité d'accueil de 23 000 lits. Ces établissements reçoivent près de 150 000 vacanciers, génèrent 4 000 emplois pour un chiffre d'affaire, hors transport, dépassant les 70 millions d'euros. Il représente 10% d'activité du secteur et s'affirme comme un acteur économique incontournable mais à vocation sociale et solidaire. Il s'inscrit dans la loi Economie sociale et solidaire de juillet 2014 qui se définit comme « un mode d'entreprendre et de développement économique adapté à tous les domaines de l'activité humaine ».

Par conséquent, il permet de concevoir et de promouvoir un tourisme durable susceptible d'enrayer les déséquilibres économiques, sociaux et environnementaux produits jusque-là par la logique exclusivement marchande. L'accueil

touristique doit se faire dans le cadre d'une démarche où la dimension sociale, le rayonnement culturel, les échanges, à plus forte raison au cœur de la Méditerranée reprendront le dessus.

C'est la mise en place progressive mais résolue d'un tourisme durable qui est la seule susceptible de diminuer fortement les impacts négatifs que cette activité peut générer. **La professionnalisation du tourisme** permettra également de diminuer la vulnérabilité de ce pan vital de l'économie corse, dépendant des fluctuations de la demande extérieure.

Le tourisme a toute sa place dans une stratégie de diversification productive, notamment parce qu'il est en mesure de produire un effet de levier sur les autres secteurs de l'activité insulaire, d'être un moteur du développement local.

➔ **Livret I – Diagnostic**  
pp. 56-57, pp. 63-64  
p.88

➔ **Annexe 2 – Plan**  
**Montagne**  
pp. 30-33 et pp. 49-52

### RAPPEL DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS DU PADD

- ▶ Bâtir une économie touristique patrimoniale et productive toute l'année
  - ▶ Maîtriser le développement touristique au moyen des documents d'urbanisme la destination des sols
  - ▶ Diversifier la clientèle, étaler la saison et professionnaliser l'offre
  - ▶ Équilibrer les flux touristiques sur le territoire
  - ▶ Promouvoir un tourisme responsable, moderne et de qualité
- (Livret II, OS 5, p 123)

## Les enjeux territorialisés du tourisme insulaire

### Sur le littoral

C'est essentiellement sur l'espace littoral et rétro-littoral immédiat que s'est structurée l'activité touristique en Corse depuis les premières stations climatiques, fin XIX<sup>ème</sup> - début XX<sup>ème</sup>, jusqu'à la montée en puissance de la fréquentation dont le décollage s'effectuera dans les années 60 et 70.

La Corse littorale a développé **une armature de stations** anciennes (Ajaccio, Propriano, Calvi, L'Île-Rousse, ...) ou récentes (Porticcio, Sant'Ambroggio, Moriani, ...) **qui se sont dotées d'une offre extrêmement diversifiée d'infrastructures d'hébergement et de loisirs ainsi que d'équipements structurants avec notamment le maillage des ports de plaisance.**

Aujourd'hui, le littoral doit faire face à une double réalité :

- **L'accélération de l'artificialisation** de ses espaces engendrée par divers phénomènes d'urbanisation en lien, ou pas, avec l'économie touristique ;
- Et un **phénomène saisonnier de concentration des flux nécessitant un « surdimensionnement » des équipements primaires** (déchets, eau, assainissement, voirie et réseaux divers) permettant d'absorber une forte charge sur une période courte.

Alors que presque partout dans le monde le littoral est menacé par une urbanisation dense et continue mettant en danger la qualité des paysages, **la Corse peut et doit tirer des leçons des erreurs commises ailleurs.**

**Pour conserver l'avantage qui est le sien, la Corse doit prendre en considération deux contraintes d'aménagement majeures :**

- **Privilégier l'aménagement en profondeur afin de briser l'urbanisation linéaire du littoral** qui s'est traduite de par le monde par diverses formes telles que les fameux « Manhattan balnéaires », murailles littorales des années 60 et 70, ou de façon plus générale les espaces touristiques régionaux fortement polarisés. Ce sont des concentrations de zones ou de foyers d'accueil présentant une relative continuité géographique. En d'autres termes, les espaces non-urbanisés y sont rares : la Côte d'Azur, le littoral adriatique et l'Andalousie sont des exemples représentatifs du Nord-Ouest méditerranéen. Au-delà de l'impact paysager, cette forme d'occupation de l'espace est économiquement inadaptée à la géographie insulaire car elle va à l'encontre de la complémentarité territoriale à rechercher entre le littoral et l'intérieur.
- **Fixer les limites de l'urbanisation afin de structurer l'espace en prenant appui sur les coupures**, qu'elles soient mineures en sites urbanisés ou majeures lorsqu'il s'agit de grands sites naturels. La force et la qualité de ces sites paysagers résident sur la capacité publique à établir des limites. Les coupures d'urbanisation définies par l'article L. 146.2 du code de l'urbanisme sont significatives d'un parti fort d'aménagement : une volonté de structurer l'urbanisation.

Sur le littoral, c'est également la réalisation du sentier du littoral qui se pose comme un enjeu majeur pour la bonne application de l'esprit et des dispositions de la loi « Littoral » qui en font un outil d'aménagement adapté à la sensibilité du milieu littoral tout en garantissant l'accès de tous à la mer. La définition du tracé et sa mise en œuvre sur les 1 100 km de côtes que compte l'île seront des étapes incontournables de la mise en œuvre du PADDUC.



**Annexe 8 – Schéma d'Orientation pour le  
Développement Touristique  
pp. 54-55**

### Dans l'intérieur de l'île

L'« intérieur » de la Corse constitue quant à lui, un intérieur géographique, historique, culturel, et par conséquent **identitaire**. Il s'agit bien sûr de la montagne mais pas seulement car c'est de la ruralité dont il s'agit, la ruralité qui est l'élément majeur de la culture corse. Presque toute la Corse, en dehors des villes, de la plaine orientale et des plaines alluvionnaires à l'embouchure des fleuves côtiers, a les caractéristiques des massifs montagneux.

**L'espace rural, de montagne et de moyenne montagne, occupe 80 % du territoire de l'île.** L'intérieur de la Corse est un espace qui n'a cessé de perdre de la population pour atteindre des densités extrêmement faibles. Cependant, la montagne corse n'est pas un exemple isolé en Europe. Des pays d'Europe possèdent des espaces montagneux aux densités très faibles, excentrés et aux climats difficiles. Ces exemples européens ouvrent à la Corse des perspectives riches en termes d'aménagement du territoire et de « vivre ensemble », ce sont des pays qui sont riches de leurs montagnes : Italie, Autriche, Allemagne, Suisse. Dans la richesse contemporaine de ces espaces, le tourisme a joué un rôle majeur : tourisme blanc mais aussi agritourisme.

La montagne corse n'a pas eu le rayonnement qui pourrait être le sein dans la modernité. Elle n'a pas connu de grandes découvertes alpines (« l'alpinisme »), elle n'a pas trouvé « l'or blanc » des stations de sport d'hiver, ni l'équilibre d'une gestion qui maintienne hommes, activités et paysages. **Son aménagement doit par conséquent s'inscrire au sein d'une stratégie de développement des espaces naturels veillant à une bonne intégration des activités humaines.**

À l'inverse de l'espace littoral, **l'espace intérieur doit donc développer une stratégie d'attractivité** à destination des populations qui l'ont progressivement abandonné. Cette stratégie est à **bâtir en complémentarité avec le littoral et en différenciant l'espace désertifié de l'espace désert : le premier relève d'une logique de développement alors que la préservation l'emporte pour le second.**

D'autre part, **la qualité architecturale des projets et leur intégration aux sites** doit être une priorité aussi bien dans les espaces littoraux que dans ceux de l'intérieur. La qualité du paysage, naturel ou urbain est un enjeu pour l'attractivité de l'île. Il est un bien à protéger mais il est aussi un moyen d'action en faveur du développement territorial.

## Le Schéma d'orientation pour le Développement Touristique (SODT)

Le tourisme peut être à l'origine de la dégradation, voire de la destruction des habitats naturels, du dérangement de la faune, du cloisonnement et de la fragmentation des espaces naturels et de la remise en question du rôle essentiel des corridors biologiques, réduisant de manière significative la diversité biologique des écosystèmes. Pourtant, **aucune autre activité économique que le tourisme n'a autant intérêt à préserver la qualité de l'environnement.**

Il faut donc **veiller à la capacité de charge qu'un site peut supporter** pour une courte période de l'année et le point de rupture, au-delà duquel l'usage touristique ne permet plus de protéger l'environnement et entraîne de plus une dégradation du bien-être susceptible de rendre le site moins attractif au même titre que d'autres attributs non-environnementaux susceptibles également de modifier en les flux touristiques (ex : la non-congestion des sites, la capacité de l'offre touristique, la nature des activités proposées ou encore le prix des prestations).

Cependant, la mise en tourisme d'un territoire peut également créer du paysage, de l'activité. Elle façonne un territoire, peut lui redonner ou conforter une identité.

Quoi qu'il en soit, **le tourisme insulaire doit prendre conscience des potentialités réelles du territoire**, potentialités jusqu'alors laissées à la seule appréciation du marché. Au 1<sup>er</sup> rang de ses potentialités figurent l'agriculture, avec la richesse de sa production, **et le patrimoine sous ses différentes formes, dont il faut poursuivre la valorisation.**

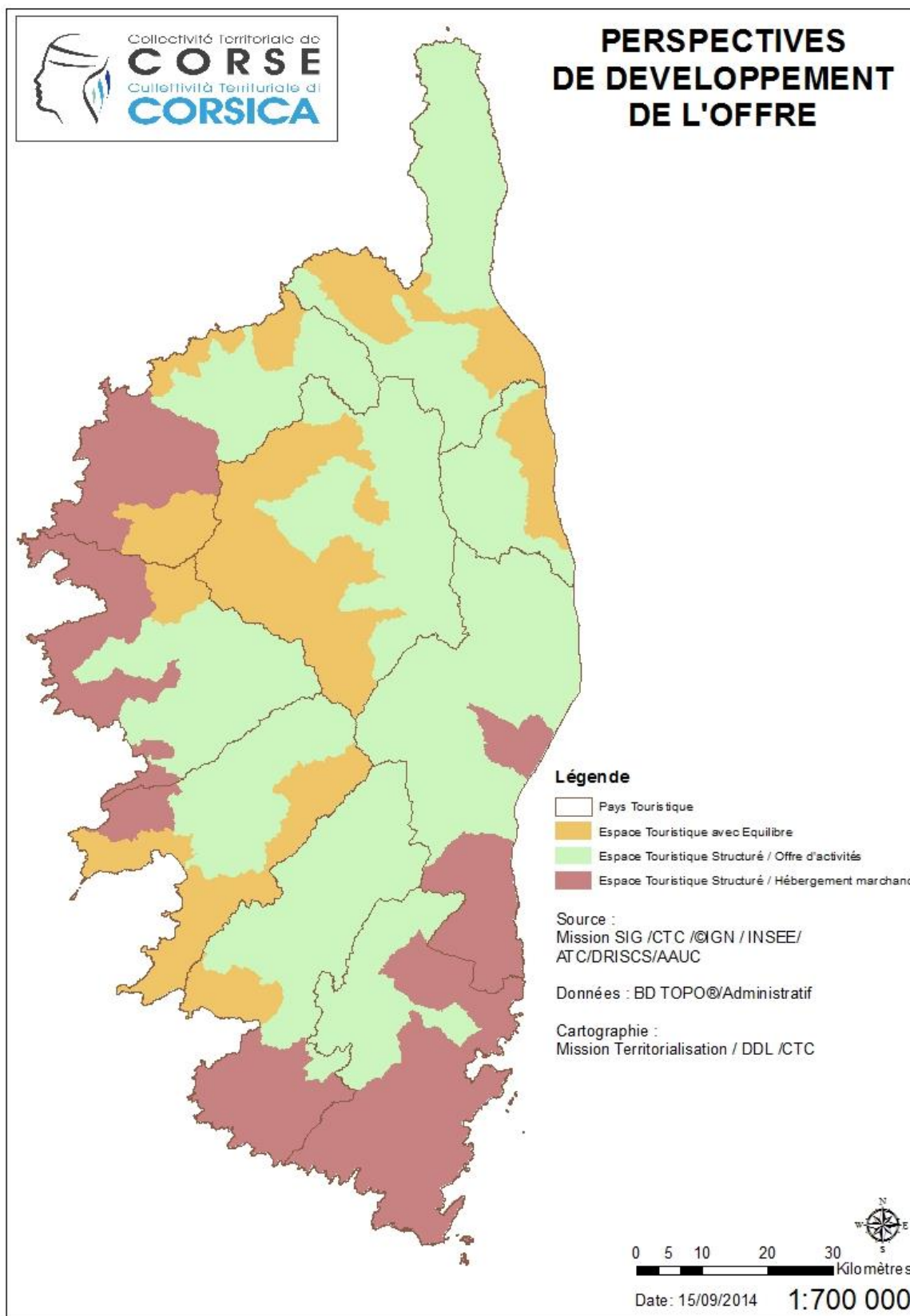
Pour répondre à ces enjeux, **la Corse a donc besoin de structurer l'offre et de coordonner les actions en faveur d'une économie touristique durable. La stratégie régionale d'une structuration en pays touristique va en ce sens.**

Le Schéma d'Orientation pour le Développement Touristique (Se référer à l'Annexe 8) est donc l'occasion de proposer un **cadre méthodologique en faveur de la mise en tourisme du territoire** dans le respect des équilibres environnementaux et de l'identité locale.

La **structuration de l'offre**, la **complémentarité** entre les activités et les territoires, comme **l'accessibilité** aux sites, ressources et traditions locales ainsi que **l'intégration paysagère** des projets touristiques sont autant de défis que doit relever le PADDUC pour le développement durable de l'économie touristique.

Le Schéma d'Orientation pour le Développement Touristique est une pièce consacrée spécifiquement au **développement de l'économie touristique**. Il traite exclusivement des enjeux de spatialisation de l'activité touristique et plus précisément les questions de construction (**hébergement marchand et équipement touristique structurant**) et **d'aménagement d'accès** aux sites touristiques (stationnement, mobilité et gestion de la fréquentation) qui y sont liées. Il vise ainsi à définir des orientations spatialisées en matière de développement et d'intégration de l'activité touristique, et à préciser les **conditions de compatibilité des projets touristiques avec les objectifs du PADD**.

En tant que schéma d'orientation, le SODT n'a **pas de caractère prescriptif**. Son rôle est de constituer un **cadre de référence en matière d'intégration** de l'économie touristique. Il doit être appréhendé comme un **outil d'aide à la décision**. En ce sens, il s'adresse en priorité aux collectivités compétentes en matière de tourisme.





## 4.2. En matière de culture

Le diagnostic stratégique du PADD a mis en exergue que **la Corse bénéficie d'une identité forte caractérisée par une culture, une langue et un patrimoine** qui sont le socle commun d'un contrat social mais aussi vecteur d'un développement économique important à travers la valorisation de styles musicaux, picturaux, artistiques et littéraires spécifiques.

Cependant, le diagnostic a aussi mis en évidence des freins au développement de la culture avec **une faiblesse et une mauvaise répartition des infrastructures et des offres de formation artistique**, de nombreuses contraintes géographiques et sociales qui diminuent les possibilités pour la Corse de s'intégrer au marché mondial des industries culturelles et créatives, un **cloisonnement des pratiques**, une **offre fragile** reposant en grande partie sur les structures associatives et enfin **des zones rurales enclavées et des quartiers sensibles encore à la marge des politiques culturelles actuelles**.



Face à ce constat, l'Assemblée de Corse a souhaité, dans le cadre du PADDUC, disposer d'un Schéma d'Organisation Territoriale des Outils et Équipements Culturels Structurants, non seulement pour doter la région d'un cadre d'actions spécifique mais aussi car la culture a tout son rôle à jouer dans le projet de développement territorial de la Corse.

Le Schéma d'Organisation Territoriale des Outils et Équipements Culturels (se référer à l'Annexe 9), **volet prospectif et propositionnel du SAT**, comporte à la fois une présentation de l'armature urbaine de la culture à l'échelle régionale mais aussi une **vision prospective des besoins** et des manques en fonction des territoires, ainsi qu'un certain nombre de **préconisations** à l'attention des collectivités publiques qui mettent œuvre des projets de développement territoriaux.

Il présente la culture à la fois, comme un **service public de proximité**, pour mieux vivre au quotidien, mais aussi comme un **levier de développement des territoires et un outil de lutte contre les inégalités** en favorisant l'accès au plus grand nombre, la circulation des pratiques artistiques pour renforcer la cohésion sociale, la solidarité et le bien vivre ensemble.

Le PADD a mis en avant des objectifs à poursuivre pour le développement de la culture insulaire. Le schéma d'organisation des outils et équipements culturels structurants ne reprend que les objectifs spatialisés du PADD, c'est-à-dire, ceux faisant l'objet d'un lien entre territoire, équipement et aménagement.

### LES OBJECTIFS DU SCHÉMA D'ORGANISATION TERRITORIAL DES OUTILS ET ÉQUIPEMENTS CULTURELS

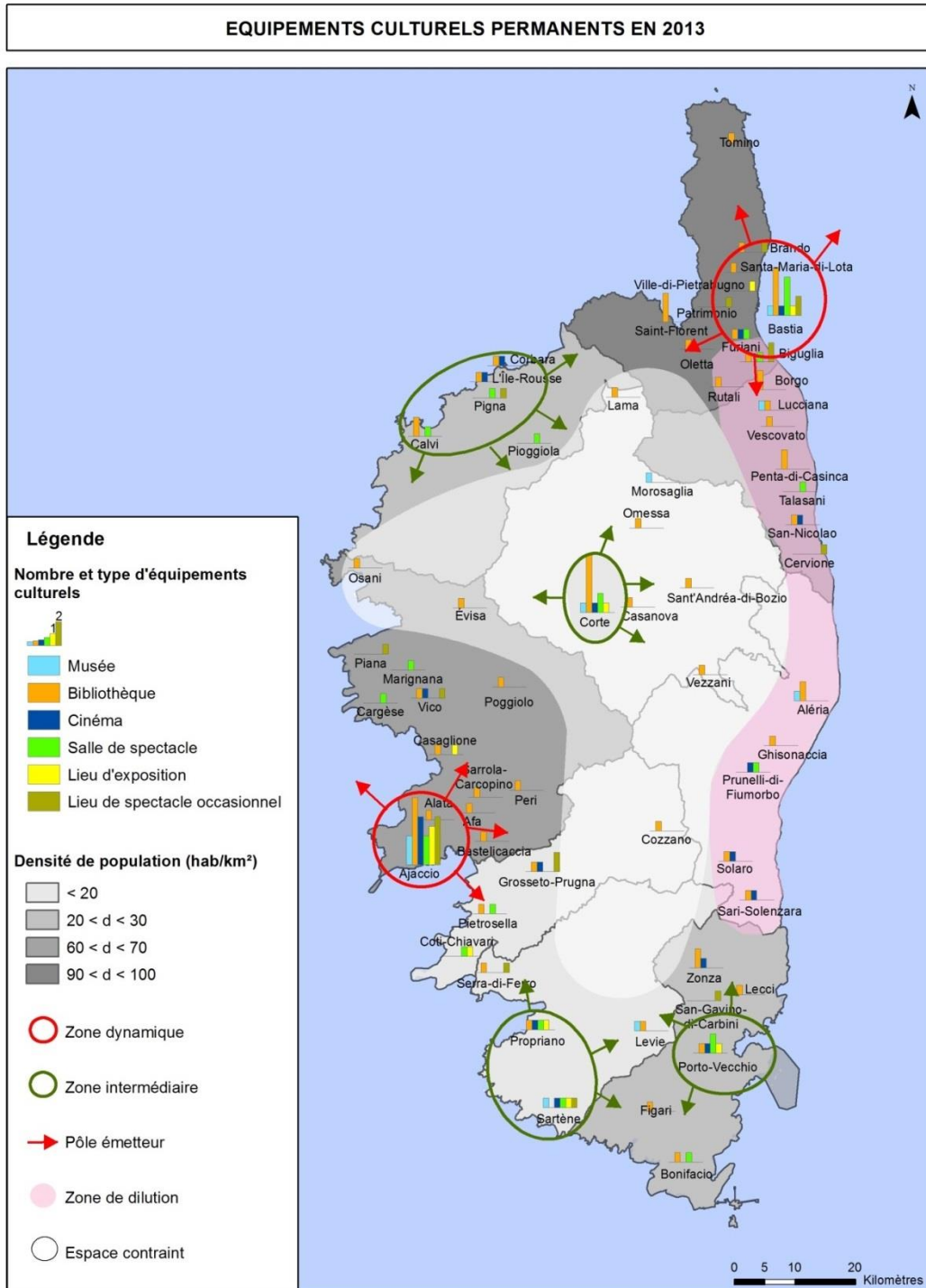
- ▶ Anticiper les besoins
- ▶ Contribuer à un meilleur maillage de l'espace culturel régional
- ▶ Garantir un meilleur accès à une offre culturelle de proximité
- ▶ Caractériser les pôles de l'armature urbaine de la culture en rendant visible la dynamique culturelle de chaque pôle
- ▶ Valoriser le potentiel culturel régional et local
- ▶ Favoriser le développement de filières culturelles comme « filières économiques productives »
- ▶ Rendre solidaire les territoires

(Annexe 9 – p 5)

## Le Projet d'aménagement et de développement spatialisé

Le diagnostic réalisé par le schéma d'organisation des outils et équipements culturels structurants fait émerger quatre types d'espaces, au sein desquelles il identifie des enjeux et préconisations propres :

- **les zones dynamiques** : sont des zones au développement culturel pluri-forme ;
- **les zones intermédiaires** : sont des zones où le développement culturel est fragmenté ;
- **l'espace contraint** : sont des zones où l'on note une très faible présence d'équipements culturels ;
- **la zone de dilution** : est un espace atypique où l'implantation des équipements culturels ne permet une structuration de la zone.



Carte des équipements culturels

## Zones dynamiques

### Agglomération ajaccienne

ENJEUX	PRÉCONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Concentration des équipements dans la ville centre avec une forte dépendance des communes limitrophes et de l'agglomération</li> <li>▪ Faiblesse voire absence d'équipements dans les communes de l'agglomération</li> <li>▪ Équipements présents trop peu nombreux et sous dimensionnés au regard de la population</li> <li>▪ Faiblesse des équipements de formation et de pratique artistique et culturelle</li> <li>▪ Spécialisation dans le secteur audiovisuel et patrimoine</li> <li>▪ Faiblesse de l'offre événementielle</li> <li>▪ Manque de complémentarité avec la rive sud</li> <li>▪ Manque de visibilité à l'extérieur de l'île</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renforcer l'offre culturelle</li> <li>▪ Encourager le partenariat entre les collectivités des centres urbain et périphériques dans la mesure où la ville centre supporte des dépenses de centralité, les résidents des collectivités des communes périphériques bénéficient de ces équipements plus directement que le reste de l'île</li> <li>▪ Renforcer l'attractivité de la zone urbaine</li> <li>▪ Prévoir une accessibilité des équipements culturels (axes routiers structurants, desserte en transports en commun)</li> <li>▪ Renforcer l'offre de formation et de pratique artistique</li> <li>▪ Promouvoir la filière audiovisuelle à travers la mise en place de regroupements d'entreprises ou de professionnels</li> <li>▪ Fédérer la zone autour d'un ou plusieurs événements culturels majeurs</li> <li>▪ Prévoir des sites d'implantation des entreprises culturelles, artistiques, artisanales, etc.</li> <li>▪ Promouvoir les liaisons et synergies avec la rive sud</li> <li>▪ Promouvoir un rayonnement extérieur en favorisant les échanges et les programmes européens et internationaux</li> </ul>

### Agglomération bastiaise

ENJEUX	PRÉCONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Concentration des équipements dans la ville centre avec une forte dépendance des communes limitrophes et de l'agglomération</li> <li>▪ Faiblesse globale des équipements culturels dans la ville centre au regard de la densité de population dans la ville centre et dans les communes de l'agglomération</li> <li>▪ Sous-dimensionnement des équipements au regard de la population de l'agglomération</li> <li>▪ Faiblesse des équipements de formation et de pratique artistique au regard de la densité de population</li> <li>▪ Présence structurante de festivals à Bastia et dans la région bastiaise</li> <li>▪ Forte présence de la thématique musique actuelle dans l'offre événementielle</li> <li>▪ Manque de visibilité à l'extérieur de l'île</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renforcer de l'offre culturelle</li> <li>▪ Encourager le partenariat entre les collectivités des centres urbains et périphériques dans la mesure où la ville centre supporte des dépenses de centralité, les résidents des collectivités des communes périphériques bénéficient de ces équipements plus directement que le reste de l'île</li> <li>▪ Renforcer l'attractivité de la zone urbaine, en proposant une offre d'équipements cohérente au regard de la population</li> <li>▪ Prévoir une accessibilité des équipements culturels (axes routiers structurants, desserte en transport en commun)</li> <li>▪ Renforcer l'offre de formation et de pratique artistique</li> <li>▪ Consolider l'offre événementielle et en faire un outil de promotion pour le territoire</li> <li>▪ Promouvoir les activités amateurs</li> <li>▪ Favoriser le maintien de festivals spécifiques (danse)</li> <li>▪ Promouvoir un rayonnement extérieur en favorisant les échanges et les programmes européens et internationaux</li> </ul>

## Zones intermédiaires

### Balagne

ENJEUX	PRÉCONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Faiblesse des équipements au regard de la population résidente et touristique</li> <li>▪ Présence de pôles spécifiques</li> <li>▪ Foisonnement culturel via les festivals, les lieux de créations artistiques uniques en Corse (lieux de résidence de création professionnelle), la pratique du chant ou encore les acteurs du patrimoine immatériel</li> <li>▪ Faiblesse des équipements de formation et pratique artistique</li> <li>▪ Faiblesse des équipements de diffusion de spectacles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renforcer l'offre culturelle</li> <li>▪ Mettre en réseau les pôles de compétences artistiques et culturels et accompagner les expériences de mutualisation</li> <li>▪ Favoriser le rayonnement international des équipements à vocation spécifique</li> <li>▪ Rattacher le foisonnement culturel à des équipements culturels</li> <li>▪ Renforcer l'offre de formation et de pratique artistique et notamment musicale</li> <li>▪ Consolider l'offre événementielle et l'utiliser comme moteur de promotion culturelle à l'international</li> </ul>

### Sartenais-Valinco

ENJEUX	PRÉCONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Présence d'équipements équivalents en nombre et en type entre Propriano et Sartene</li> <li>▪ Territoire essentiellement rattaché à ces deux villes en termes d'offre culturelle et de formation artistique et culturelle</li> <li>▪ Manque de complémentarité entre les deux pôles</li> <li>▪ Mise en concurrence des équipements</li> <li>▪ Faiblesse de l'offre événementielle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mise en réseau des équipements de Propriano et Sartene</li> <li>▪ Renforcer les synergies et les potentiels de compétences et/ou de spécialisation territoriale</li> <li>▪ Mutualiser les moyens</li> <li>▪ Favoriser le rayonnement d'équipements</li> <li>▪ Accompagner la spécialisation dans le secteur du spectacle vivant (musique) et du patrimonial (archéologie)</li> </ul>

### Extrême sud

ENJEUX	PRÉCONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Présence faible d'équipement à Porto-Vecchio et Bonifacio</li> <li>▪ Faiblesse des équipements culturels dans la zone au regard de la population résidente et touristique</li> <li>▪ Zone sous dotée au regard des potentiels de développement</li> <li>▪ Pas de dynamique culturelle visible malgré la présence d'un équipement spécifique (cinémathèque)</li> <li>▪ Faiblesse relative de l'offre événementielle</li> <li>▪ Faiblesse des équipements de formation et pratique artistique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renforcer l'offre culturelle de la zone au vu de sa volonté de développement urbain et touristique</li> <li>▪ Mutualiser les moyens entre les deux pôles</li> <li>▪ Mise en réseau des équipements de Porto-Vecchio et Bonifacio</li> <li>▪ Favoriser une diversification de l'offre</li> <li>▪ Valoriser les équipements culturels en manque de visibilité à travers des événements initiés ou relayés par les collectivités pour accueillir des activités complémentaires</li> <li>▪ Travailler au rayonnement régional des équipements existants ou à venir</li> <li>▪ Développer l'offre de formation et de pratique artistique</li> </ul>

### Corte

ENJEUX	PRÉCONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Exception cortenaise au sein d'une zone avec une quasi- absence en termes d'équipements culturels</li> <li>▪ Développement des équipements lié à la dynamique de l'Université de Corse</li> <li>▪ Double enjeu au regard de la population de la zone rurale et des étudiants</li> <li>▪ Faiblesse des équipements de formation et de pratique artistique</li> <li>▪ Faible dynamique événementielle et festive</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maintenir le niveau d'équipements culturels et favoriser la diffusion de spectacles</li> <li>▪ Augmenter l'offre de pratique artistique</li> <li>▪ Favoriser les liens et les échanges avec le monde rural qui entoure Corte</li> <li>▪ Renforcer l'accessibilité vers Corte et le rôle de repère structurant au sein de la zone</li> <li>▪ Favoriser l'émergence d'une offre événementielle structurante</li> <li>▪ Favoriser les liens entre l'Université et les structures régionales d'enseignement artistique (cinémathèque, conservatoire, centre d'art polyphonique, etc.)</li> <li>▪ Développer l'offre de formation culturelle initiale</li> </ul>

### Espaces contraints

#### Corse rurale de l'intérieur

ENJEUX	PRÉCONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Faible nombre d'équipements culturels</li><li>▪ Zone de cumul de contraintes géographiques et sociodémographiques</li><li>▪ Foisonnement culturel intense autour de l'expression orale, de l'artisanat et des événements festifs</li><li>▪ Présence de festivals spécialisés dans des pôles ruraux</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Soutenir le dynamisme des acteurs du patrimoine immatériel</li><li>▪ Favoriser le développement des activités artisanales</li><li>▪ Améliorer l'accessibilité des résidents de l'espace contraint vers les zones dynamiques et intermédiaires en termes d'équipements culturels</li><li>▪ Valoriser la présence d'événements festifs</li><li>▪ Favoriser l'émergence de festivals spécialisés</li></ul>

#### Ouest Corse, littoral escarpé

ENJEUX	PRÉCONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Faible nombre d'équipements culturels</li><li>▪ Zone de cumul de contraintes géographiques et sociodémographiques</li><li>▪ Présence de festivals et équipements spécialisés dans des pôles ruraux</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Améliorer l'accessibilité des résidents de l'ouest corse vers les zones dynamiques et intermédiaires</li><li>▪ Valoriser la présence d'événements festifs et/ou de festivals spécialisés</li><li>▪ Maintenir les lieux de diffusion de culture et d'enseignement et de pratique artistiques</li><li>▪ Encourager la mise en réseau des équipements et l'itinérance</li></ul>



Zone de dilution

Côte Orientale

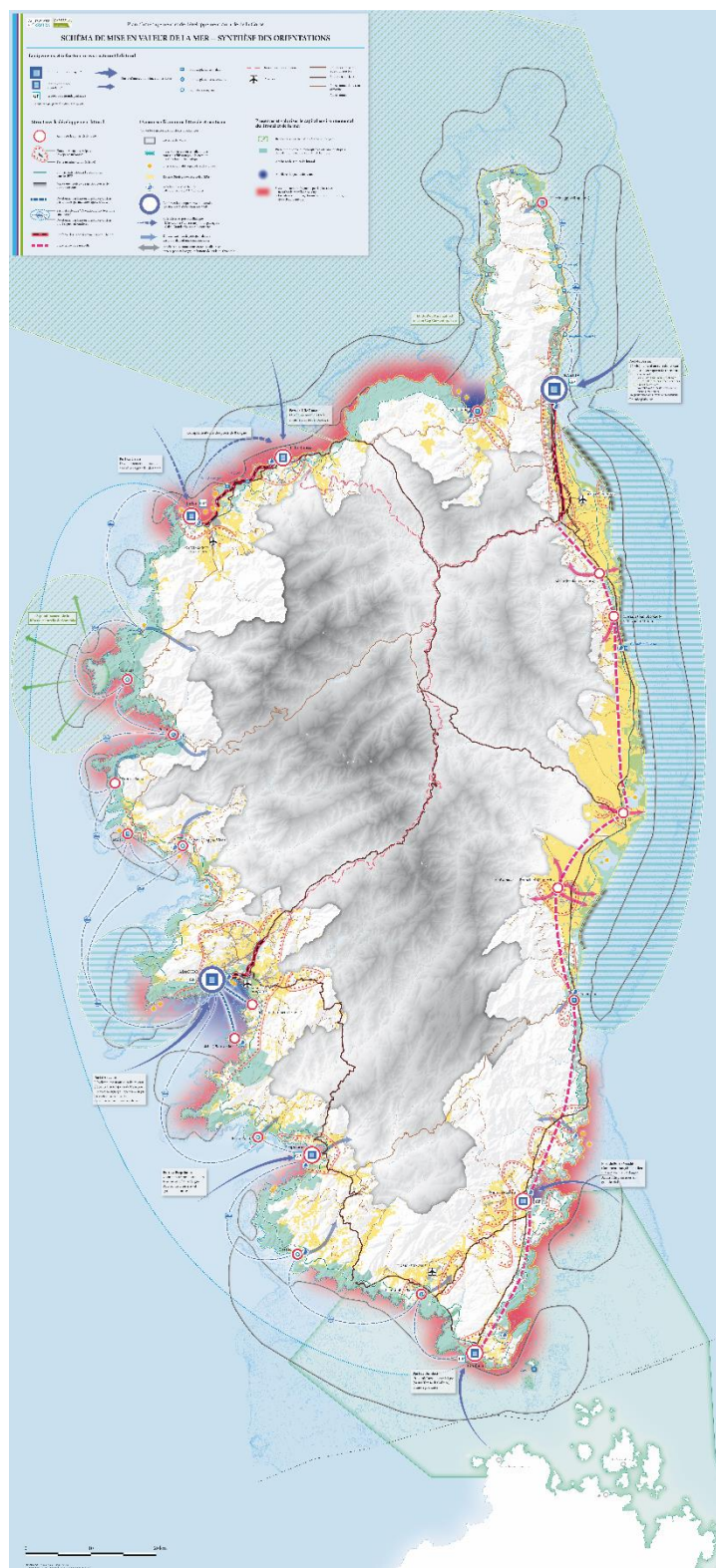
ENJEUX	PRÉCONISATIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Localisation des équipements culturels en chapelet le long de l'axe routier</li> <li>▪ Faiblesse et sous-dimensionnement des équipements culturels et de formation</li> <li>▪ Développement linéaire de l'offre culturelle</li> <li>▪ Manque de concentration et de complémentarité et de visibilité des équipements culturels / risque de banalisation</li> <li>▪ Vitalité du patrimoine immatériel surtout dans le domaine de l'artisanat et de l'animation locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Besoin d'une réflexion d'ensemble au sein de la zone</li> <li>▪ Prévoir la structuration d'un ou plusieurs pôles culturels au sein de la zone (parallélisme avec l'objectif de structuration de centralités urbaines sur ce territoire)</li> <li>▪ Mise en réseau des équipements existants</li> <li>▪ Augmenter l'offre de formation et de pratique artistique</li> <li>▪ Valoriser le foisonnement culturel et festif</li> <li>▪ Rattacher les communes des piémonts vers l'offre du littoral en améliorant leur accessibilité</li> </ul>



Annexe 9 – Schéma d'Organisation  
Territoriale des Outils et Équipements  
Culturels Structurants  
pp. 29-35

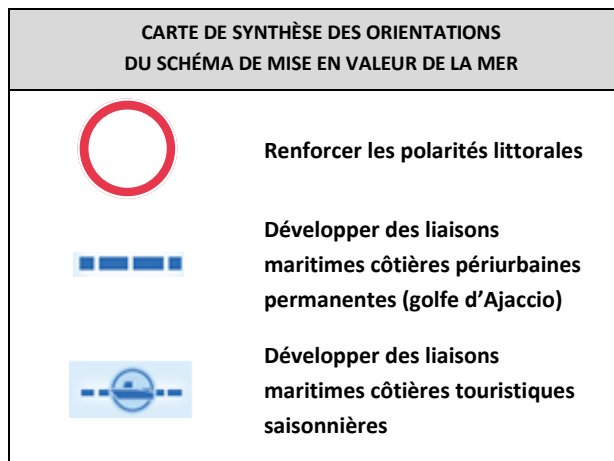
## 5. EN MATIÈRE DE MISE EN VALEUR DE LA MER

En complément de la synthèse fonctionnelle du projet de territoire, nous présenterons ici rapidement la **carte de Synthèse des Orientations du Schéma de Mise en Valeur de la Mer**. En voici un aperçu ; nous en explicitons ci-après la légende.



## 5.1. Structurer le développement littoral

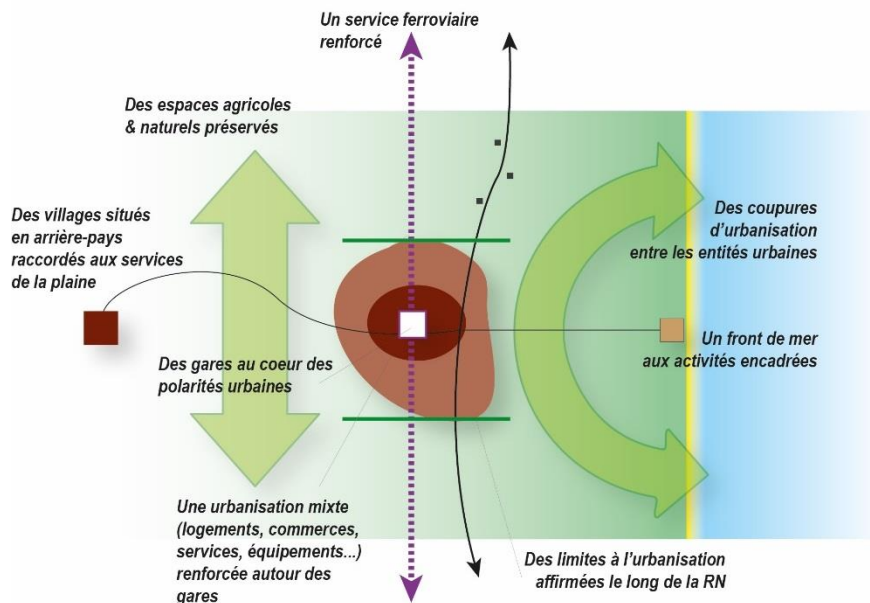
À l'échelle régionale, contribuer à l'amélioration du maillage territorial



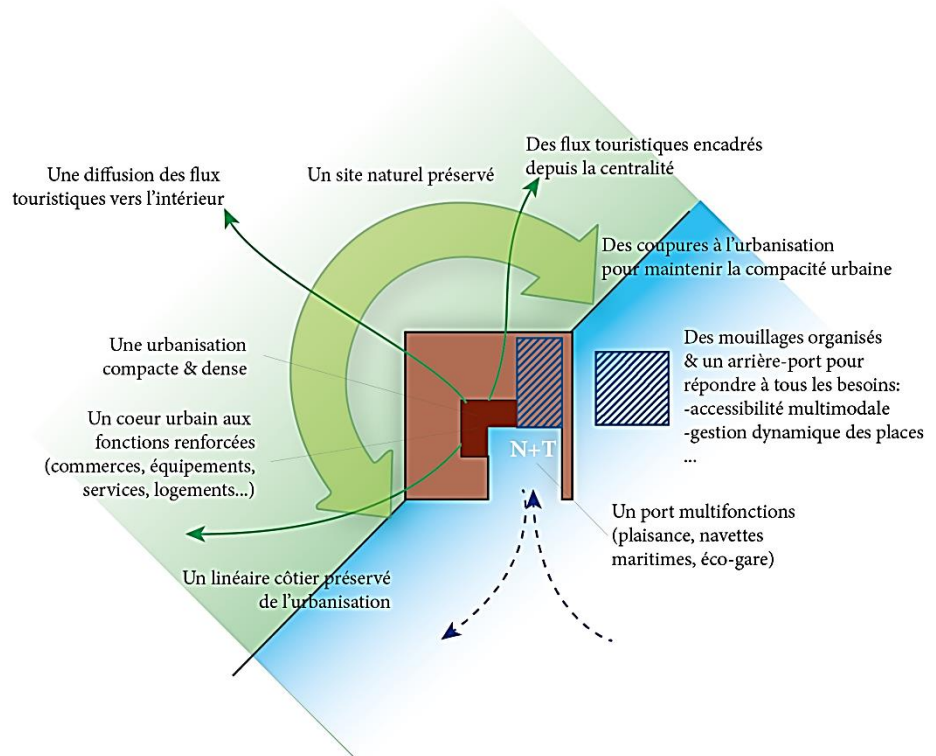
Il s'agira de :

- **Renforcer les polarités littorales**, en particulier autour des fonctions portuaires (cf figures ① et ② ci-après) ;
- **Renforcer la mobilité littorale**, en développant d'une part des liaisons maritimes côtières permanentes (golfe d'Ajaccio), et d'autre part des liaisons maritimes côtières saisonnières.




### ① Renforcement des polarités sur la Plaine Orientale



2 Polarité nouvelle ou à renforcer autour des ports



À l'échelle locale, favoriser la structuration urbaine et son intégration paysagère et socio-économique

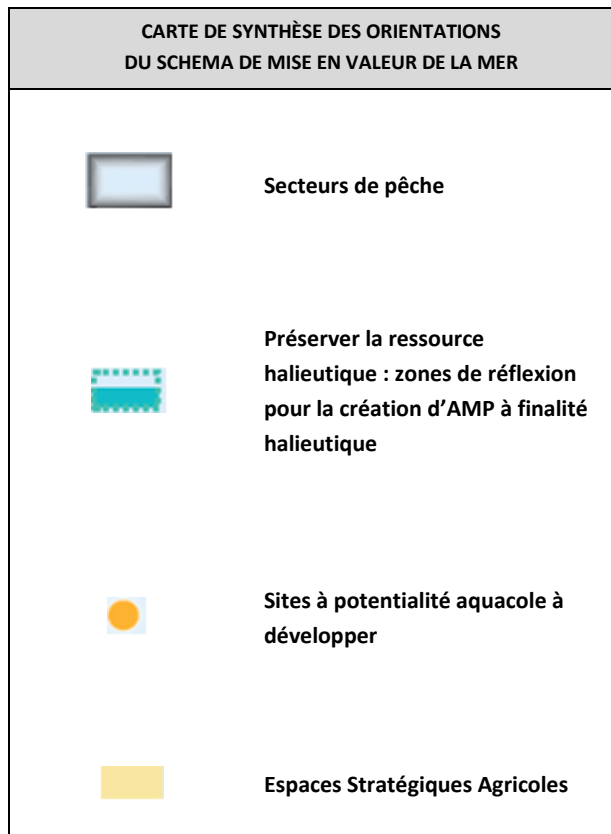
CARTE DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS DU SCHÉMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER	
	<b>Contenir, structurer et renforcer les espaces urbanisés</b>  La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)
	<b>Limiter l'extension de l'urbanisation dans les Espaces Proches du Rivage</b>
	<b>Mener une stratégie de gestion concertée du trait de côte</b>

Il s'agira de :

- **Contenir, structurer et renforcer les espaces urbanisés ;**
- **Limiter l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage ;**
- **Gérer et anticiper les risques liés à l'érosion côtière.**

## 5.2. Dynamiser l'économie littorale et maritime

### Vouer les espaces aux fonctions productives



#### Sont réservés :

- À la pêche, les secteurs repérés comme les plus fréquentés par les pêcheurs professionnels et nécessaires à leur activité ;
- à l'aquaculture, les quelques sites présentant des potentialités de développement, les fermes existantes étant protégées dans leur vocation actuelle ;
- À l'agriculture, les espaces stratégiques agricoles (ESA), en articulation avec les autres composantes du PADDUC (PADD, SAT, plan montagne), sous réserve d'autres enjeux forts et interpénétrés, du fait de l'urbanisation, du besoin d'aménagement et de foncier à vocation économique autour des équipements aéroportuaires structurants, pour des espaces de logistiques, pour des ZA nautiques, ..., qui donnent lieu à la création d'un Secteur à Enjeu Régional (SER).

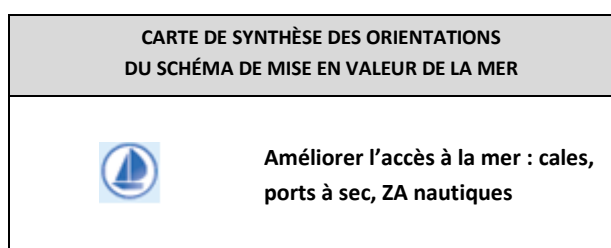
### Renforcer et spécialiser les équipements industrialo-portuaires



#### Il s'agira de :

- **Renforcer les équipements industrialo-portuaire de dimension régionale ;**
- **Spécialiser les ports de Balagne : fret et transport de passagers pour L'île Rousse, grande plaisance et croisière pour Calvi.**

### Définir une stratégie de développement de la filière nautique



L'amélioration des conditions d'accès à l'eau pour les industries nautiques, qui figure dans la carte de synthèse des orientations du SMVM et dans la stratégie de développement de la filière nautique ci-après, sont prises en compte dans les orientations de ces SER.

### 5.3. Préserver et valoriser le patrimoine environnemental

#### Renforcer le réseau d'AMP

CARTE DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS DU SCHÉMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER	
	Renforcer le réseau d'Aires Marines Protégées

#### Préserver le patrimoine naturel emblématique du littoral

CARTE DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS DU SCHÉMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER	
	Préserver les ERC

Il s'agira de préserver les Espaces Remarquables ou Caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral.

#### Préserver la qualité des eaux et des milieux aquatiques

CARTE DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS DU SCHÉMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER	
	Améliorer la qualité des eaux

#### Valoriser durablement le patrimoine naturel des zones côtières

CARTE DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS DU SCHÉMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER	
	Aménager le sentier du littoral
	Résorber le mouillage sauvage Encadrer le mouillage forain

Il s'agira de :

- Aménager le sentier du littoral ;
- Dans les secteurs fortement fréquentés par la plaisance, adopter une stratégie de gestion des mouillages pour résorber le mouillage sauvage et encadrer le mouillage forain par des solutions de gestion et/ou d'équipements.

Enfin, il s'agira de déterminer les vocations des plages en fonction de leurs caractéristiques physiques et de leur fréquentation.



Pour plus de détails, de référer à  
l'Annexe 6 – Schéma de Mise en Valeur  
de la Mer (SMVM)

## B. LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE

Une carte au 1/100 000 présente le projet d'aménagement et de développement retenu pour la Corse du point de vue de la destination générale des sols. Il s'agit de la Carte de Destination Générale du Territoire (CDGT).

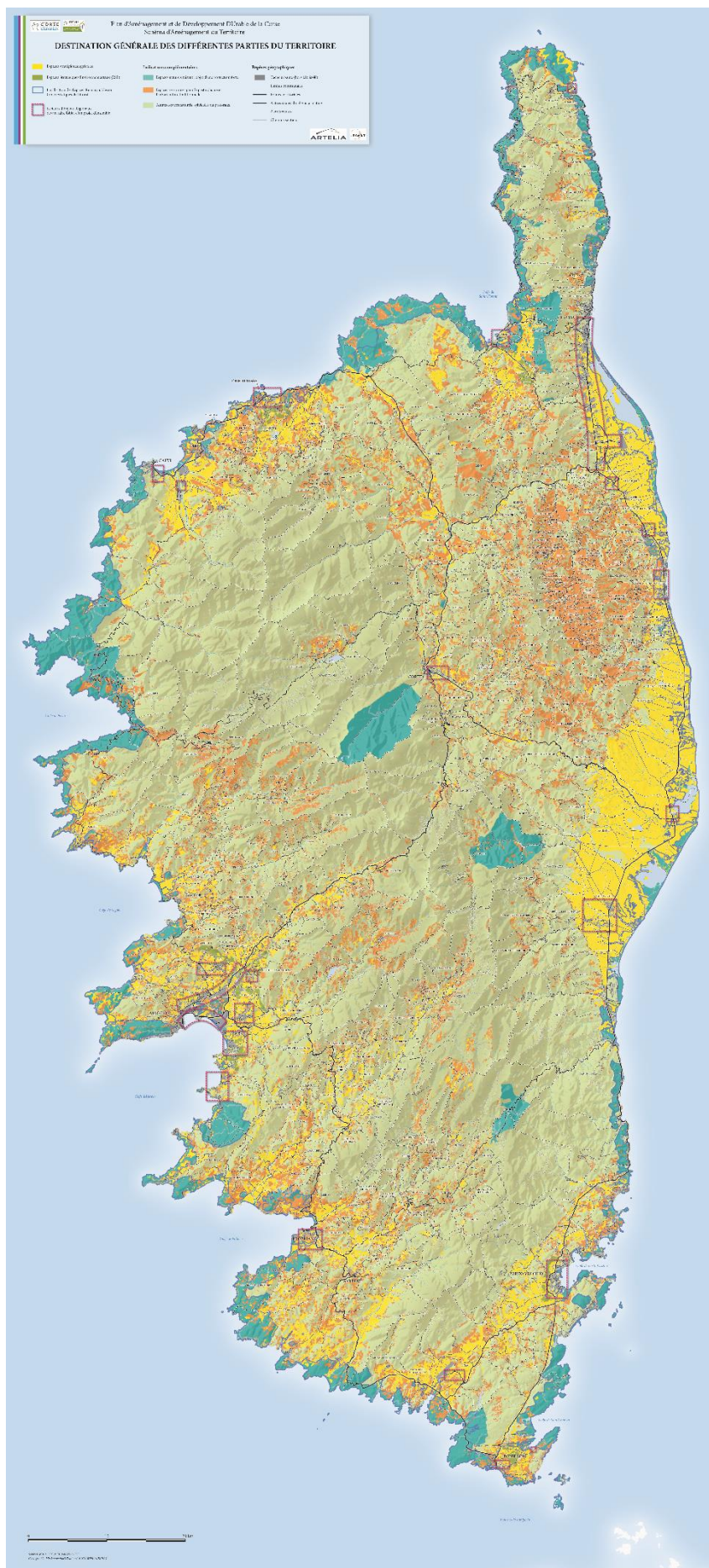
En effet, en application de l'article L. 4424-9.-I « *La destination générale des différentes parties du territoire de l'île fait l'objet d'une carte, dont l'échelle est déterminée par délibération de l'Assemblée de Corse dans le respect de la libre administration des communes et du principe de non-tutelle d'une collectivité sur une autre, et que précisent, le cas échéant, les documents cartographiques prévus à l'article L. 4424-10 et au II de l'article L. 4424-11.* »

### RAPPEL DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS DU PADD


- ▶ **Préserver et mobiliser le foncier agricole et sylvicole** dans sa fonction productive (*Livret II – OS.4 et OS. 14, p 246 et 269*)
- ▶ **Produire une urbanisation économe de l'espace**, réfléchi au regard de la capacité des territoires à l'intégrer, localiser les extensions de l'urbanisation dans la continuité de l'urbanisation existante et réaliser des extensions urbaines concentriques et en profondeur, renouveler et renforcer la ville pour la rééquilibrer et la valoriser (*Livret II, OS 11 – p 195*)
- ▶ **Préserver la biodiversité et le patrimoine naturel** remarquable, préserver les paysages et milieux côtiers à travers des modalités d'application de la loi « Littoral » précisées et renforcées (*Livret II – OS. 12.1, p 236*)

En voici ci-après un aperçu de la carte de destination des différentes parties du territoire, accompagné d'une explicitation synthétique de sa légende.





LÉGENDE DE LA CARTE DE DESTINATION DES SOLS	SYNTHÈSE DES PRESCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES
<b>1 ESPACES À VOCATION PRINCIPALEMENT URBAINE &amp; ÉCONOMIQUE</b>	
<b>La tache urbaine actuelle (hors bâti isolé)</b>	<i>Renforcement urbain dans les espaces urbanisés, en cohérence avec les formes urbaines attendues.</i>
Les Secteurs d'Enjeux Régionaux	<i>Zones de forts enjeux de développement urbain ou économique où une approche globale est nécessaire, auxquelles le PADDUC assigne des orientations d'aménagement, pour permettre l'émergence de projets de territoire intégrés. Le PADDUC subordonne l'extension de l'urbanisation dans ces secteurs à la condition d'un aménagement d'ensemble dans le respect des enjeux identifiés et des orientations fixées par le PADDUC sur chacun de ces espaces.</i>
<b>2 ESPACES A VOCATION AGRICOLE</b>	
Espaces stratégiques agricoles	<i>Espaces strictement préservés dans leur vocation agricole. Leur retranscription dans les documents locaux se fait dans le cadre d'un rapport de stricte compatibilité</i>
Espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnels	<i>Principe de préservation des terres agricoles : Le déclassement de ces espaces ne peut intervenir qu'à la stricte condition de la consommation préalable des espaces urbanisables et de l'impossibilité de la création de Hameaux Nouveaux Intégrés à l'Environnement selon les modalités prévues par le PADDUC hors des zones agricoles.</i>
<b>3 ESPACES A VOCATION NATURELLE (ET/ OU AGRICOLE)</b>	
Espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte	<i>Application des textes en vigueur.</i>
Espaces stratégiques environnementaux	<i>Espaces voués prioritairement au maintien ou à la restauration des fonctionnalités et continuités écologiques. Les documents d'urbanisme devront démontrer la compatibilité des projets d'aménagement au sein de ces espaces avec le maintien des continuités écologiques et plus largement la préservation des enjeux de biodiversité.</i>
Espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux	<i>Principe de préservation de la vocation naturelle et agro-sylvo-pastorale de ces espaces : Le déclassement de ces espaces ne peut intervenir qu'à la stricte condition de la consommation préalable des espaces urbanisables.</i>
Espaces Remarquables ou Caractéristiques (ERC) au sens de la Loi Littoral	<i>Aucune urbanisation ou construction nouvelle sauf certains aménagements légers, équipements et infrastructures.</i>


**Pour le détail des prescriptions, se référer au Livret IV – Orientations Réglementaires**



### **III. QUATRE PROBLÉMATIQUES TERRITORIALES OU THÉMATIQUES MAJEURES À RÉSOUDRE**

## Quatre problématiques territoriales ou thématiques majeures à résoudre

## A. LE PADDUC COMME « PROCESSUS », ET PAS UNIQUEMENT L'ABOUTISSEMENT D'UN DOCUMENT « BOUCLÉ »

**Le travail de finalisation du PADDUC a mis en évidence des thèmes ou des secteurs géographiques porteurs d'enjeux majeurs et intriqués, susceptibles de constituer de véritables « nœuds gordiens »** au regard des ambitions dont la démarche de planification territoriale est porteuse ; les problèmes ainsi étroitement noués (les métropoles, certaines solutions contre-productives), ou la multiplicité d'enjeux contradictoires (entraînant la nécessité de partis explicites et si nécessaire audacieux / originaux pour les territoires les plus chargés d'enjeux : Plaine orientale, littoral ouest) constituent de réels « goulots d'étranglement ».

Le PADDUC serait donc gravement incomplet voire menacé dans sa crédibilité s'il les négligeait ou traitait *a minima*, tant dans leur identification et caractérisation, que dans l'émergence de pistes de solution (ou dénouement, si l'on poursuit la métaphore).

**De surcroît, les réflexions entamées à cette occasion ont mis en évidence des pistes de solutions, parfois particulièrement originales et / ou volontaristes.**

Elles méritent donc d'être inscrites dans le PADDUC, mais nécessitent des explorations complémentaires, permettant examen et validation dans leurs principes par les élus avant leur prise en compte dans les documents locaux et leur mise en œuvre.

De ce fait, sur la base des exposés des motifs et de l'évocation des pistes de solutions qui suivent – pour les enjeux de nature territoriale tout particulièrement – **il est proposé de valider les thèmes indiqués, ainsi que le principe de leurs explorations complémentaires à échéance d'une durée de trois ans, qui coïncidera avec le délai de mise en compatibilité des documents locaux avec le PADDUC.**

**Ce délai dégagerait plus de 2 ans de temps de travail effectif, *a priori* suffisant pour mener les études de faisabilité et concertations préalables indispensables, avant de revenir devant l'Assemblée pour décision, et le cas échéant amendement du PADDUC pour permettre l'engagement effectif des actions qui auront été affinées.**

### Conférer au PADDUC un caractère de processus de projet incrémental.

Une telle démarche – outre ses enjeux sur le fond – pourrait conférer au PADDUC un caractère non pas de document figé et abouti, mais de « processus de projet » incrémental au regard de quelques enjeux majeurs et spécifiques au territoire.

De surcroît, l'**expérience acquise** avec la multiplication actuelle des approches sur les « (très) grands territoires » - dont le PADDUC tel qu'il est conçu fait partie - **montre à quel point ces approches sont crédibilisées et enrichies dès lors qu'elles s'accompagnent de l'identification et l'explicitation de quelques projets potentiellement opérationnels retenus pour leur fort « effet de levier ».**

C'est bien le cas des quatre thèmes proposés, soit en termes de résolution de problèmes ou risques majeurs, soit d'enjeux pour les territoires emblématiques que deux d'entre eux concernent.

Ce n'est donc pas l'éventuel souci d'être en pointe de « l'état de l'art » qui doit guider la décision sur l'adoption de cette méthode, mais **la possibilité que le PADDUC ne soit pas seulement un bon document de planification, mais qu'il s'avère également et de manière « pionnière », (partiellement) « incrémental » et matrice de solutions ou projets territoriaux cruciaux, en s'inscrivant dans une perspective de « processus ».**

... Et donc potentiellement beaucoup plus efficace que ne l'est traditionnellement ce type de document de planification.

\*\*\*

Qu'il s'agisse des enjeux essentiellement thématiques ou des enjeux territoriaux, le PADDUC, en particulier à ce stade, ne pourra prétendre traiter les questions au fond.

**Toutefois ces points seront abordés de manière certes synthétique mais systématique, à travers l'articulation suivante :**

- 1. Données principales du problème ;
- 2. Esquisse de problématiques ;
- 3. Effets potentiels d'une prise en compte par le PADDUC (ce dont le PADDUC peut être porteur).



## **B. LES QUATRE « NŒUDS GORDIENS »**

### **1. ORGANISER ET INTÉGRER LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES**

#### **1.1. Données principales : Les deux métropoles, lieux de tous les enjeux... et conflits**

Les deux principales villes de l'île remplissent une gamme particulièrement large de fonctions : interfaces portuaires et aéroportuaires majeures liées à l'insularité, avec de surcroît des effets de pointes saisonnières au regard desquels se posent des problèmes d'insuffisance des diverses « infrastructures » ; leur statut et attractivité « historiques » font qu'elles subissent l'ensemble des conséquences et dysfonctionnements liés à une croissance urbaine soutenue ; ceci vaut aussi bien pour les tensions en matière d'immobilier résidentiel pour « le plus grand nombre » (et des effets de concurrence avec l'hébergement touristique, ...), les problèmes de transports et mobilités – aussi bien internes qu'externes dans les liaisons avec le reste de l'île – d'étalement urbain, etc.

Sans surprise la gouvernance se révèle inadaptée, principalement du fait du morcellement de ces entités territoriales en plusieurs intercommunalités et de l'absence de SCoT ; ... et l'enjeu est d'autant plus grand, tant pour les habitants que vis à vis de l'extérieur, qu'elles sont de fait des vitrines essentielles de la Corse, et qu'elles ont des responsabilités métropolitaines, en l'état mal assurées.

### 1.2. Esquisse de problématique : des fonctions majeures à organiser et intégrer

L'objectif est de passer de situations de concentration des problèmes, des flux et des stocks au sein de structures urbaines dont l'organisation et le développement sont mal maîtrisés, à une prise en compte systématique des fonctions métropolitaines singulières, en vue de leur intégration en des projets territoriaux et urbains.

Quant à la démarche correspondante, elle devra prendre en compte :

#### D'une part des enjeux thématiques majeurs

- La fonction portuaire : Trouver des arrières - ports aux ports,
- L'organisation des transports et des intermodalités,
- L'accueil des activités économiques ;

#### Mais également spatiaux et urbains

- Enjeux résidentiels et de mixité sociale, place, rôle et qualité de l'espace public ;
- Espaces économiques à vocations multiples ou spécifiques ;
- Éléments pour un projet spatialisé intégrateur, etc.

### 1.3. Ce dont le PADDUC peut être porteur à cet effet

- Un approfondissement de la problématique dans le cadre de la démarche proposée plus haut ;
- Une démarche spécifique de planification urbaine, voire de projet urbain à envisager, intégrant l'ensemble des problématiques à prendre en compte ;
- Un traitement particulier de certains aspects au caractère spécifique : cela vaudra en particulier pour la problématique portuaire intégrée (ports et « arrière-ports » ; des orientations générales à poser : cf. la formule consacrée mais avérée : « la bataille des ports se gagne à terre ») ;
- Un inventaire et des principes de mobilisation de moyens d'aménagement public spécifiques à effectuer, ainsi que des « politiques d'accompagnement » (*Se référer au Livret II, chapitre ③ – Gouvernance, politiques d'accompagnement & mise en œuvre*) ;
- L'identification des éléments d'une gouvernance territoriale adaptée (enjeu des intercommunalités), ainsi que spécifique au pilotage de projet, partenariats à mobiliser, etc.
- Et en tout état de cause, au-delà de ces investigations, un cadre réglementaire adapté, avec les Secteurs d'Enjeux Régionaux (SER) permettant l'encadrement de tels projets dans une approche partenariale, et la mobilisation des moyens publics correspondants.

## 2. PRENDRE EN COMPTE LES EFFETS PARADOXAUX

Sans pouvoir faire l'objet d'une approche préliminaire systématique du fait de leur complexité / subtilité, une série (éventuellement à compléter) de considérations doit faire l'objet de vigilance, ou être utilisée comme élément de questionnement de politiques ou dispositifs proposés par ailleurs.

### 2.1. Données principales : quelques exemples concrets d'effets paradoxaux des politiques d'aménagement

- **Les effets induits des efforts publics en matière de transports extérieurs sur les besoins de gestion et de dimensionnement des flux physiques d'approvisionnement : inorganisation des chaînes logistiques, problème des effets de la période estivale etc.** À titre d'exemple : la grande qualité de l'offre de transport maritime ciblée sur le roulier entre Marseille et la Corse permet aux distributeurs de (voire les incite à) desservir la Corse directement par camion depuis des bases logistiques situées sur le continent français, avec pour principales conséquences d'une part la localisation hors de l'île de l'ensemble des activités de mise en marché des produits consommés en Corse (conditionnement, etc.), ainsi que de nombreux produits corses exportés, et d'autre part un pic de trafic entre les bases logistiques et les points de vente coïncidant avec le pic de trafic touristique, augmentant les besoins de capacités portuaires en pointe estivale.
- **Les « processus cachés » :** à titre d'exemple, la mise en place d'une spécialisation masquée des ports de commerce, capables d'accueillir exclusivement des ferries et cargos mixtes, limitant l'accessibilité de la Corse au seul fret roulier, malgré des choix politiques visant une diversification des possibilités offertes aux différents territoires de l'île.
- **L'inorganisation des « écosystèmes productifs » (BTP, agroalimentaire) :** malgré les efforts de planification publique (ouverture de zones à l'urbanisation à vocation économique), l'absence de maîtrise de l'aménagement opérationnel et d'offre foncière adaptée engendre une dispersion des implantations d'entreprises du tissu productif au gré des opportunités, privant les acteurs économiques de possibilités de synergies, pénalisant l'efficacité énergétique et globalement la productivité des systèmes, et impactant fortement les paysages insulaires.
- **Les effets contreproductifs pour les territoires de l'intérieur des solutions censées répondre à des « impératifs » de mobilité.** À titre d'exemple : amélioration des infrastructures routières de plaine qui, sans maîtrise de l'usage des sols, deviennent des vecteurs d'étalement urbain, aggravant le besoin de déplacements et donc d'investissement sur ces mêmes infrastructures, au détriment des bassins de vie dans l'arrière-pays qui sont progressivement délaissés par les résidents.

### 2.2. Esquisse de problématiques

Ces points, pris séparément d'une part et encore plus articulés entre eux, gagneraient à faire l'objet d'une **liberté de questionnement et de pensée, et surtout de réflexions « intégratives et systémiques »**.

Par exemple :

- Approche prospective des flux physiques occasionnés par les activités, notamment saisonnières, et réflexion sur les possibilités d'écrêtement, via l'organisation des espaces et moyens de stockage, en vue de l'optimisation des coûts d'approvisionnement et des coûts de commercialisation des produits exportés, et de la création en Corse des emplois correspondant aux activités logistiques associées ;
- Organisation technique et spatialisée d'écosystèmes productifs, pour le BTP tout particulièrement (Se référer au livret II – PADD, Chapitre ②.II) ;
- Remise en cause de l'impératif temps systématisée et revalorisation correspondante de « l'alternative train », ou de « l'alternative mer » pour les secteurs littoraux escarpés ;
- Territorialisation systématique des approches : « penser global, agir au bassin de vie ».

### 2.3. Ce dont le PADDUC peut être porteur à cet effet

Si l'adhésion est obtenue et actée sur ces préoccupations, il serait alors possible :

- Dès le début de mise en œuvre du PADDUC, d'approfondir de manière concertée le recensement et les termes de ce type de contradictions ;
- Ultérieurement, d'élaborer au sein de l'AAUC des méthodes, outils d'analyse systématique des projets thématiques ou territoriaux, dans la perspective d'une mise en cohérence avec le projet de territoire, et à l'échelle régionale ; à titre d'exemple, l'un des premiers cas concrets à faire l'objet de cette nouvelle approche pourrait être le projet d'extension des capacités portuaires de Bastia, avec l'ensemble des problématiques connexes (desserte multimodale terrestre, intégration urbaine, etc.), à analyser et concevoir dans une approche prospective du positionnement de la Corse vis à vis des flux maritimes.
- D'organiser éventuellement des « revues de projets » dans cet esprit ;
- Et de toute façon, de mettre à disposition des acteurs du territoire – en leur faisant savoir – ces méthodes et moyens que l'AAUC aurait préalablement développés.

### 3. ENVISAGER UN DÉVELOPPEMENT RESPECTUEUX DES GOLFES DE LA CÔTE OUEST

#### 3.1. Données principales du problème : une équation impossible ?

Sur fond du choix effectué par la Collectivité Territoriale de rendre compatible un développement significatif en termes de contribution économique avec la préservation de l'environnement physique et humain, peut-on réellement tenter ce pari sur les lieux au potentiel touristique le plus exceptionnel que sont les golfes et le linéaire côtier occidental, de L'Île Rousse à Bonifacio ?



*Le golfe de Porto, patrimoine mondial de l'UNESCO (Photographie : Jean-Pol GRANDMONT)*

#### 3.2. Esquisse de problématique

##### Les atouts

Les atouts sont évidents et bien connus, puisque des pôles ou plus souvent des zones de développement touristique y sont déjà implantés, parfois depuis longtemps et vieillissants.

Au-delà de la loi Littoral et autres dispositifs législatifs et réglementaires, la géographie en a mis de larges portions à l'abri d'une fréquentation terrestre de masse et d'installations immobilières significatives (Scandola, calanche de Piana, essentiel du littoral sartenais, etc.).

Tous ces sites ont bien sûr en commun d'être écologiquement fragiles, et soumis à une fréquentation trop importante et « sauvage » par la plaisance individuelle.

Par ailleurs, le relief escarpé ne permet pas d'envisager à terre des solutions de mobilité collective susceptible d'améliorer la gestion de la fréquentation touristique, ni l'offre de services et donc les conditions de vie des résidents des zones rurales

### Le risque

En regard, le risque est de voir ce territoire se cliver en deux types d'entités :

- **Des portions de territoire gelées**, privées d'aménagements ou inconstructibles du fait des protections réglementaires justifiées par la remarquabilité et la naturalité des paysages, mais soumis à une fréquentation de masse dont les impacts conduisent déjà à une dégradation de l'environnement. Exemple : le Grand Ouest entre Cargèse et Calvi, où le golfe de Girolata subit une sur-fréquentation sans que les habitants en tirent des retombées à la hauteur des nuisances subies.
- **Des secteurs d'ores et déjà mités, où l'étalement urbain récent justifie moins le maintien des protections qui auraient été envisageables il y a encore quelques années** (ex : rive sud du golfe d'Ajaccio, golfe de Sagone, etc.) et qui, par la seule application des dispositions législatives, seraient mécaniquement les seuls secteurs susceptibles d'accueillir un développement immobilier.

Une telle évolution, qui semble plus que probable en l'absence de réorientation du processus en cours (**scénario « au fil de l'eau »**) entraînerait l'**aggravation des déséquilibres** que le modèle de développement porté par le PADDUC vise précisément à combattre :

- Vocation spécifiquement résidentielle et très fortement saisonnière des secteurs d'hébergement (tourisme non marchand) du grand ouest ;
- Sous-développement des services et emplois dans les communes du littoral le plus escarpé et a fortiori dans l'arrière-pays ;
- Accroissement des besoins de mobilité individuelle, engorgement routier et allongement des distances à parcourir par les plaisanciers individuels, etc. ;
- Concentration des retombées économiques sur les pôles économiques périphériques (Ajaccio, Balagne).

Un équilibre entre ces deux considérations radicalement contradictoires est-il possible ?

### 3.3. Ce dont le PADDUC peut être porteur à cet effet : Une possibilité de réponse originale à cette problématique

Reposant sur trois éléments clefs, une réponse originale serait possible et mériterait d'être explorée et validée dans le présent cadre :

- **Circonscrire et concentrer les hébergements touristiques** soit aux sites préexistants, soit aux quelques possibilités ouvertes : la partie réglementaire du Schéma d'Aménagement Territorial en encadre fortement les possibilités, au titre du développement touristique ou à travers le recours toujours possible aux « Secteurs d'Enjeux Régionaux ».

À cette occasion, on pourra ajouter l'objectif d'améliorer les conditions d'organisation et d'intégration urbaine et paysagère de ces ensembles.

- Sur le modèle de la côte Sud de la Crête ou des Cinqueterre sur la côte Ligure, **développer très significativement une offre maritime d'accès** majoritairement à la journée aux golfes et autres lieux attractifs par une triple action :

- Distinguer les sites purement touristiques des pôles urbains destinés à être renforcés (représentés par des cercles rouges dans la carte de synthèse) et limiter drastiquement quand la géographie ne s'en charge pas, les possibilités d'accès terrestre automobile aux sites touristiques;
  - Développer un service très significatif de dessertes collectives nautiques (bateau-bus), organisées en trois ou quatre « boucles » par exemple au départ de Calvi, Cargese, Ajaccio, Propriano. Ces bateaux permettraient de déposer et reprendre les touristes « à la journée » et offrir des possibilités de transport collectif (quasi inexistantes à terre) aux résidents ;
  - Procéder à l'aménagement d'aménités restreintes au « minimum » et protectrices de l'environnement dans les lieux d'accueil touristique. Ceux-ci concerneront essentiellement l'accueil et les activités « à la journée », mais également des capacités d'hébergements légers et respectueux de l'environnement. Ces aménagements pourront avantageusement s'accompagner de « modes d'emploi » à l'usage des touristes visiteurs ; ainsi que d'un accueil sur le modèle réussi du Parc National de Port-Cros.
- **Articuler ces deux dimensions à une préoccupation de développement local « intégré »**, par exemple :
    - En maintenant certaines navettes en service minimum hivernal pour faciliter quelques dessertes réduites, mais permanentes ;
    - En recherchant la plurifonctionnalité des sites d'hébergement (destinés à devenir des polarités urbaines côtières, représentées par des cercles rouges sur la carte de synthèse) : mutualisation d'équipements publics, relance d'implantations scientifiques (cf. Cargese), mise en place d'hébergements ou activités désaisonnalisés : thalassothérapie, résidences 3<sup>e</sup> âge, etc. (se référer au chapitre II.A.1 « en matière d'armature urbaine » du présent livret, et au Livret II, 2-PADD, chap. III.A;
    - En développant les filières économiques de l'aquaculture, les « petits métiers » de la pêche, le nautisme, etc. ;
    - En réalisant quand cela est pertinent des liens avec les arrière-pays et les pratiques touristiques différentes et complémentaires dont ils peuvent être porteurs, sur le modèle des territoires associés du Parc National de Port-Cros, précité ; la mise en relation des pôles littoraux avec les sites de thermalisme ou les stations de montagne, ou le thème « golfs des golfes », pourraient ainsi par exemple être pris en considération, sous réserve qu'ils soient publics et concédés, et bien entendu respectueux des ressources hydriques et de l'environnement en général (écosystèmes, éthologie, répartition des espèces).

Avec les autres pistes déjà citées, ces développements pourraient contribuer à la « dé-saisonnalisation » d'activités, générant des emplois permanents, et animant ces pôles tout au long de l'année.

### Une exploration indispensable et urgente : l'Opération Grand Territoire Côte Ouest

Elle constitue un préalable indispensable pour vérifier qu'il ne s'agit pas là d'une fausse bonne idée.

Sont donc à investiguer, sous l'égide de la CTC et de ses outils, et en jouant une sorte de rôle « d'ensemblier » :



### Les capacités

- Vérification des capacités de développement des sites d'hébergement potentiels (polarités urbaines côtières) pour s'assurer qu'ils peuvent prendre leur part des besoins d'hébergement correspondant à l'atteinte des objectifs en matière d'activité touristique à l'horizon 2040 ;
- Vérification de la faisabilité des systèmes de dessertes nautiques envisagées (capacité, coût, limitation météo). Dans cette perspective, prévoir de mobiliser une ingénierie spécialisée ;
- Vérification de la capacité des sites d'accueil (physique, écologique et paysagère) ;
- Approche marketing : réceptivité de la clientèle potentielle à un tel dispositif, image constituée, argumentaire à déployer ;
- Engagement d'études de composition urbaine pour préfigurer la structuration des polarités côtières : esquisses d'aménagement, plans d'ensemble, etc.
- Affinement correspondant des cartographies du PADDUC, à l'échéance de sa première mise en révision. Si nécessaire, mise en place d'un statut de Secteur d'Enjeu Régional (SER) pour les pôles d'hébergement ou urbains à structurer, développer, etc. de façon à disposer – au-delà du « signal symbolique » ainsi donné – des moyens permettant de les traiter comme de véritables opérations (publiques) d'aménagement.

### La gestion du système

**La gestion du système ainsi constitué dans ses différentes composantes**, reste à explorer : L'objectif est de créer un dispositif de gestion publique intégrée de l'ensemble formé par le système de desserte, les aménagements **légers** de sites, et la gestion de la fréquentation, et d'organiser son articulation avec les autorités compétentes en matière d'aménagement et d'urbanisme pour organiser la structuration des polarités urbaines côtières sur ce secteur.

### Un partenariat complet et original

**De manière générale, un partenariat complet et original à faire vivre**, car il s'agit de mobiliser institutions, élus, acteurs des loisirs et du tourisme, des transports, entrepreneurs du BTP, etc., qui ne sont pas toujours habitués à travailler ensemble, au profit d'un projet singulier.

### Marketing et création « d'une image forte »

Enfin l'originalité du « modèle » développé serait telle que tous les aspects concernant son marketing et la création « d'une image forte », ainsi que sa promotion ultérieure, seraient à étudier simultanément dans le cadre de cette exploration.

## 4. PROPOSER UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT ALTERNATIF EN PLAINE ORIENTALE, TERRITOIRE AGRICOLE UNIQUE SOUS FORTE PRESSION

Il s'agirait là d'éviter que ne se noue une situation dommageable, et donc de vérifier dans le présent cadre que la solution imaginée est à la fois viable et recevable localement.

### 4.1. Données principales et l'enjeu : un territoire agricole unique menacé

L'enjeu est d'éviter un grand dommage pour l'île, en laissant se nouer un conflit entre :

- la vocation agricole unique, avérée, et à forte valeur ajoutée de la Plaine Orientale ;
- le « mitage » déjà fortement amorcé jusqu'au Sud de Moriani, par un développement urbain anarchique, qui risque d'être favorisé et étendu vers le Sud par une amplification de la mobilité exclusivement basée sur l'amélioration de la RN 198/RT 10 ;
- en même temps, la nécessité d'assurer au mieux les besoins croissants de déplacements entre Bastia, Porto Vecchio et jusqu'à Bonifacio.

⇒ Il est quasi inévitable, qu'en l'état, le « tout routier » et ses conséquences induites en terme de mitage et de destruction de terres agricoles, sorte vainqueur de ce conflit, sauf à ce qu'une alternative ambitieuse soit mise en œuvre.

### 4.2. Esquisse de problématique : Une destinée « autre », basée sur le développement de la liaison ferroviaire, et une urbanisation contrôlée ?

Les éléments de la problématique se ramènent à des termes simples, et en nombre réduit :

- **Étudier de manière réaliste mais volontaire et à très court terme la faisabilité d'une liaison ferrée moderne**, ainsi que ses atouts concurrentiels en termes de temps, confort, et modularité : mix de trains express et omnibus, possibilité de fonctionnement en mode Tram-Train aux abords de Bastia, etc.
- Étudier et promouvoir en concertation avec les différentes parties prenantes les possibilités et **le mode de développement urbain limité des urbanisations pré-existantes** autour des gares, la stratégie d'accueil dans ces localités des services et emplois au bénéfice des résidents de ces petites villes et de leurs arrière-pays ainsi que l'amélioration des liaisons avec les villages de l'immédiat arrière-pays.

⇒ soit la préservation et la promotion d'un territoire agricole, innervé par un chapelet de « bourgs » développés autour des gares, servant de relais, en matière de services et d'emplois, vers les villages de l'intérieur.

### 4.3. Ce dont le PADDUC peut être porteur à cet effet

D'ici à l'échéance de la première révision du PADDUC :

- L'émergence d'un rôle d'ensemblier pour la CTC et ses outils à l'égard d'une évaluation rapide mais pertinente de la solution ferrée ;
- La mise en place d'une concertation et d'un partenariat susceptible de perdurer autour de la CTC, des CFC et des autres acteurs majeurs (sans présumer de sa forme finale : contrat d'axe ?, autre ?) : collectivités locales, acteurs économiques concernés, voire saisine de la commission nationale du débat public ;

Une illustration de la manière dont l'utilisation des outils réglementaires proposés par ailleurs permet le contrôle de l'urbanisation et la sanctuarisation du potentiel agricole (espaces stratégiques agricoles, législation générale sur la préservation des terres agricoles).

## Quatre problématiques territoriales ou thématiques majeures à résoudre

## C. LES DÉMARCHES À MENER : UNE DÉMARCHE « PROCESSUELLE »

Pour résumer brièvement, et comme évoqué dans les développements qui précèdent, les démarches à mener seront de 3 ordres, sachant que des concertations préalables détermineront la recevabilité des analyses et propositions, concernant ces « nœuds gordiens » qui sont ainsi introduits dans le débat :

### ⇒ Études et réflexions

Différentes selon les thèmes, elles seraient pilotées par l'AAUC.

Mais compte tenu du délai disponible – de l'ordre d'au moins 2 années, si l'on déduit les différents délais administratifs, liés en particulier aux procédures de dévolution des externalisations - il pourra être fait appel aussi bien à des études externalisées auprès des meilleurs spécialistes, qu'à la mobilisation d'acteurs comme les CFC, ou encore à des consultations et visites, comme le parc national de Port-Cros, ou l'ACTV à Venise (Azienda Consorzio Trasporti Veneziano, la compagnie publique de transports en commun, qui exploite les *vaporetti* et les lignes de bus et cars pour la terre ferme, en urbain et extra-urbain, dont le capital est majoritairement détenu par les collectivités publiques locales), etc.

### ⇒ Débats / concertation

Comme également indiqué pour chacun des sujets, il sera indispensable dans la même période, d'organiser des débats techniques et concertations avec les parties prenantes ou acteurs majeurs, des composantes principales des différentes thématiques.

Ces concertations font – d'une certaine manière – également partie de la faisabilité.

### ⇒ Intégration au PADDUC

L'échéance finale de ces démarches étant - à ce stade - la date limite de mise en compatibilité des documents locaux avec le PADDUC, soit 3 ans à compter de la date d'approbation du PADDUC, la CTC et l'AAUC pourront proposer la synthèse des travaux et résultats de cette phase à l'occasion d'une première évaluation à mi-parcours du PADDUC, voire leur intégration dans le cadre d'une première révision du document.

Il en sera alors délibéré par l'Assemblée de Corse.

## Quatre problématiques territoriales ou thématiques majeures à résoudre





Agence d'Aménagement Durable, de Planification et d'Urbanisme de la Corse

Ancienne clinique Ripert

5, rue Prosper Mérimée

CS 40001 - 20181 Ajaccio Cedex 1

Tél : 04 95 10 98 64