

Le cadre de vie

Les paysages naturels et le patrimoine bâti

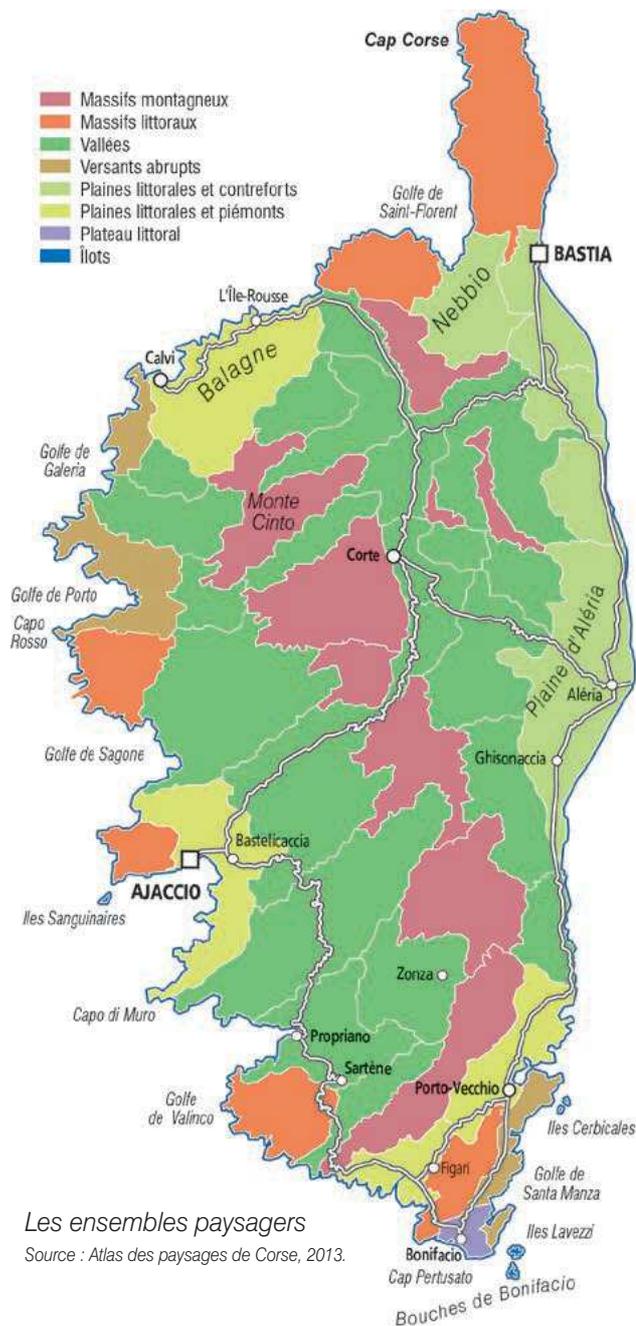
L'évolution des paysages

L'Homme est au cœur des paysages qu'il a peu ou prou contribué à produire, qu'il a choisi ou qu'il subit.

La manière dont on va habiter, se mouvoir, consommer, va avoir un impact sur les paysages. L'homme par sa présence comme son absence impacte le paysage. On passe au cours du temps de paysages pastoraux à des paysages enmaquisés, de paysages ouverts à des paysages fermés. De manière plus générale la modification des pratiques agricoles a modifié la végétation et donc le paysage, mais c'est aussi un retour à une certaine « normalité » paysagère quand on sait que les activités agro-sylvo-pastorale ont causé des perturbations considérables sur le paysage naturel. L'abandon relatif des espaces de l'intérieur traduit également l'absence de débouchés économiques. En Corse, la résidentialisation du littoral a aussi considérablement modifié le paysage. Toutes ces transformations sont la conséquence des (nouvelles) façons de vivre le territoire.

La Corse est une île étroite de 80 km de largeur maximale qui culmine à 2 707 m au Monte Cinto sur l'épine dorsale montagneuse qui traverse l'île du nord au sud. Elle présente deux façades maritimes aux profils différents et se prolonge, au nord, par le Cap Corse, une longue péninsule montagneuse. L'île est cloisonnée par un relief vigoureux, les paysages naturels y sont très contrastés et la grande ligne des massifs montagneux forme une toile de fond partout présente.

Perpendiculairement à cette épine dorsale se dessinent des vallées autour desquelles était



organisée l'activité agro-sylvo-pastorale des communautés villageoises. Le pourtour immédiat des villages était consacré aux cultures vivrières et aux vergers dans un espace dénommé « U Circulu » et au-delà était développée la transhumance sur



DREAL-SBEP, Bernard Récorbet

Les îles Sanguinaires

le domaine pastoral « *A pastureccia* » en hiver en plaine et en été en montagne. Ainsi du bord de mer à une altitude de 1 700 m le paysage était façonné par l'activité humaine avec de nombreux édifices en pierre sèche liés à l'activité pastorale et autour des villages des terrasses de cultures, et des constructions liées à l'usage de l'eau, moulins, fontaines, réseaux d'irrigation.

Tous ces éléments étaient reliés par des chemins empierrés adaptés aux déplacements des hommes, des bêtes et des productions. La disparition progressive et récente de cette organisation liée à la désertification rurale entraîne une modification rapide des paysages, mais l'analyse de cette évolution doit toujours être réalisée selon des axes de communication entre la montagne et la plaine.

À l'est, un littoral varié associe, dans sa partie méridionale golfes, falaises et plages. Plus au nord, au-delà de Solenzara, lidos, estuaires, dunes et étangs côtiers sont les éléments constitutifs d'une côte linéaire et relativement plate d'où la vue embrasse l'ensemble des massifs montagneux distants de quelques kilomètres.

À l'ouest, des vallées encaissées et boisées sont dominées par les hautes crêtes souvent très proches du rivage. Au contact de la mer, ces vallées s'achèvent en une succession de golfes

rocheux et accidentés, mais tapissés de plages de sable à l'embouchure des cours d'eau.

Les paysages corses associent un environnement marin, une végétation sauvage et préservée et des reliefs tourmentés ponctués de villages mis en évidence par leur situation et leur aspect monumental. Empreints d'une beauté sauvage, ces paysages ont été, en grande partie, façonnés par l'homme notamment dans le cadre de l'activité agro-sylvo-pastorale.

→ Voir le chapitre « *Les ressources agricoles* », page 76

Au cours de leur évolution la plus récente, le maquis et la forêt ont progressé aux dépens des anciennes terrasses de culture, tandis que l'urbanisation grignotait le littoral. La qualité et la diversité des paysages de la Corse sont les éléments déterminants de l'attractivité qu'elle exerce sur les touristes⁶⁶, le caractère de ses villages étant le second critère cité.

■ La montagne

Jusqu'au milieu du XX^e siècle, c'est dans la moyenne montagne, entre 400 et 800 m d'altitude, que l'action de l'homme sur les paysages s'est exercée de la façon la plus intense. Pour des raisons liées à l'histoire et à la culture, c'est là que vivait la majorité de la population et que se situait l'activité agricole et pastorale qui la faisait vivre.

66 - Enquête de l'Agence du tourisme de la Corse, 2009.

À proximité des villages, les cultures vivrières et les vergers recouvraient les pentes d'innombrables aménagements en terrasses. À chaque village étaient associées des zones de transhumance, en montagne l'été et en plaine l'hiver. Les aménagements pastoraux, très sobres et d'une parfaite exécution, étaient totalement intégrés à leur environnement. C'est à cet espace montagnard que se réfère l'essentiel de la tradition et de l'identité de la Corse.

Les 360 communes que compte la Corse détiennent un remarquable patrimoine d'architecture rurale. La nécessité des temps ayant imposé aux hommes de vivre de façon collective, les espaces publics ont été mis en valeur dans des situations privilégiées : églises et couvents aux façades monumentales et en position dominante, places et placettes, fontaines, mairies, écoles. Partout, même dans les lieux les plus reculés, la maison focalisait l'attention des familles et témoignait de son rang par des éléments nobiliaires. Édifiées avec des matériaux issus du sol, les constructions s'intégraient remarquablement dans le paysage et étaient aussi diversifiées que les roches qui les constituaient.

On observe plusieurs clivages. Le plus apparent tient à la géologie. À la Corse granitique correspond un habitat robuste aux formes simples avec des toits de tuile ronde (les bardeaux de châtaignier ont aujourd'hui disparu). Le schiste autorise, quant à lui, des volumes plus élaborés et des toits de lauze. Mais il existe également un clivage culturel. L'*En-deçà des monts*, c'est-à-dire la Haute-Corse, ouvert sur l'extérieur, a été fortement influencé par l'architecture italienne et ligure, qu'il s'agisse de la floraison des églises baroques ou de la structure des édifices voûtés sur plusieurs niveaux et agrémentés de volumineuses corniches. L'*Au-delà des monts*, qui correspond à la Corse-du-Sud, est resté plus isolé et l'influence italienne sur le bâti y est beaucoup moins sensible.

Au cours du XX^e siècle, les villages se sont dépeuplés au profit du littoral, l'agriculture de montagne a régressé. Avec la déprise agro-sylvo-pastorale, l'espace s'est refermé au profit de la forêt et du maquis, faisant disparaître les paysages ruraux traditionnels. Le bâti ancien s'est fortement dégradé en raison de l'exode rural, de l'indivision et de la méconnaissance de sa valeur. Aujourd'hui,

cependant, le phénomène de désertification des villages de l'intérieur semble s'être arrêté. Il y a peu d'habitants permanents mais la fréquentation estivale est soutenue. Elle est le fait des insulaires qui regagnent leur maison de famille et des touristes. Le bâti ancien est mieux entretenu. S'il n'a pas souvent été rénové en respectant les savoir-faire et les matériaux traditionnels, la tendance actuelle va vers une meilleure prise en compte de l'importance et de la qualité de ce patrimoine.

■ **Le littoral**

Les seules villes du littoral étaient des citadelles établies par la République de Gênes dans des positions stratégiques en raison de l'insécurité due aux raids barbaresques qui ont perduré jusqu'au début du XIX^e siècle. On ne compte que sept cités véritablement anciennes sur 1 000 km de côte : Ajaccio, Bonifacio, Porto-Vecchio, Bastia, Saint-Florent, Algajola et Calvi (L'Île Rousse et Cargèse ont été fondées au XVIII^e siècle, Propriano au XIX^e). Sur le reste du littoral ne se trouvaient que des établissements temporaires, à l'exception notable du Cap Corse tourné vers la mer et mieux défendu.

Aujourd'hui, le littoral accueille l'essentiel de la croissance démographique et de la fréquentation touristique. Les communes y sont devenues des villes. Elles conservent un noyau ancien qui a traversé les rénovations sauvages de l'après-guerre en raison de l'oubli que la Corse a longtemps connu. Elles se développent aujourd'hui par une forte croissance périurbaine assez peu maîtrisée. Sur le littoral, entièrement préservé jusqu'aux années 1960, l'expansion du tourisme balnéaire a fait éclore des zones urbanisées établies sur le territoire de communes dont le chef-lieu se situe loin en amont, sans véritable complémentarité. C'est le domaine du mitage. Cet étalement urbain s'est réalisé de manière anarchique et sans préoccupation esthétique. Il perturbe fortement le paysage des versants littoraux, qui sont souvent en situation de co-visibilité des golfes. Il reste encore cependant de vastes espaces préservés objet de multiples convoitises et menacés par des appropriations sauvages que la puissance publique aura à contenir.

Les outils de connaissance et de suivi des paysages

■ *L'Atlas des paysages de Corse*

Il s'agit d'un outil de connaissance de référence du paysage qui participe à la couverture nationale des paysages de France. Il a été finalisé et diffusé largement en 2014 auprès des collectivités et maîtres d'œuvre. Cet atlas vise à identifier, qualifier et caractériser tous les paysages de la Corse, qu'il s'agisse de parties de territoire urbaines, périurbaines, rurales ou naturelles, des plus remarquables aux plus dégradées. Il rend compte de la singularité de chacun des paysages qui composent ce territoire, de la façon dont il est perçu, a été façonné et évolue, et des enjeux qui y sont associés. Il est entièrement disponible sur le site de la DREAL ou en format CD Rom sur demande auprès de la DREAL.

■ *Un Observatoire photographique du paysage*

Mis en œuvre dans le cadre de l'Observatoire du développement durable, ce système d'observation intègre des fonds de séries photographiques pour analyser les mécanismes de transformation des espaces ainsi que les rôles des différents acteurs qui en sont la cause de façon à orienter favorablement l'évolution du paysage. Il peut remplir la fonction d'outil d'évaluation des actions paysagères mises en œuvre. Grâce à la reconduction photographique, il permet de mesurer visuellement les évolutions du paysage en inscrivant celui-ci dans la durée. Depuis 2012, trois itinéraires photographiques (point zéro de l'observation des paysages, via la photographie, permettant la comparaison et l'analyse de leur évolution dans le temps) ont été réalisés en Balagne, dans l'extrême Sud et sur le territoire de Bastia sud-Marana. Un projet de suivi photographique des paysages du littoral vus depuis la mer est en cours. Il vise à mieux appréhender les facteurs d'évolution du littoral et à assurer un suivi dans le temps. Une base de données de dix mille

clichés géoréférencés a été établie en 2010. Une reconduction d'une mission photographique est envisagée en 2017 ainsi que le développement d'un outil géomatique afin de pouvoir réaliser des analyses comparatives.

■ *Les outils développés dans le cadre de programmes européens*

Des outils ont été développés dans le cadre de programmes européens, tels que le projet *Lab.net+ PO Maritime*, conduit en coopération avec la Sardaigne, la Toscane et la Ligurie, qui a permis de réaliser six publications sur le thème de la connaissance, de la protection et de la valorisation des paysages, du patrimoine et des identités locales. Le projet *Accessit*, programme opérationnel du *PO Maritime*, piloté par la Collectivité territoriale de Corse, a pour objectif la création d'un réseau des itinéraires du patrimoine entre la Corse, la Sardaigne, la Toscane et la Ligurie. Ce projet a permis la création d'outils de communication favorisant l'accessibilité comme le site internet dédié aux sentiers du patrimoine, la mise en place de bornes interactives sur ces sentiers, la réalisation de travaux, la mise en place de formations pour les entreprises et les publics en insertion sur la technique pierre sèche.

■ *Des fiches techniques*

Des fiches techniques sur les savoirs traditionnels dans l'utilisation de la pierre sèche et de la chaux et l'identification des matériaux sont réalisées et éditées par l'Office de l'environnement (menées en collaboration avec l'école d'Avignon pour les techniques à la chaux avec des partenaires européens pour les techniques pierre sèche et des partenaires nationaux dont le BRGM). Le syndicat mixte du pays de Balagne mis en œuvre sur son territoire des formations qualifiantes liées aux constructions de pierre sèche et à l'emploi de la chaux.

→ Site internet de la DREAL où consulter l'Atlas des paysages de Corse :
<http://www.corse.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-paysages-de-corse-r42.html>



DREAL-SBEP, Bernard Recorbet

Bergeries de Teghia, Niolu

Les objectifs de qualité paysagère

Pour mener véritablement des « politiques de paysage » au sens de la Convention européenne du paysage, c'est-à-dire « *formuler des principes généraux, des stratégies et des orientations* » en matière de paysage, la France a traduit dans son droit interne le concept des « objectifs de qualité paysagère ». Il est issu du traité européen et défini comme « *la formulation par les autorités publiques compétentes, pour un paysage donné, des aspirations des populations en ce qui concerne les caractéristiques paysagères de leur cadre de vie* ».

Formuler des « objectifs de qualité paysagère » permet de comprendre comment le paysage évolue dans le temps et de réfléchir de manière concertée à son évolution. Les objectifs de qualité paysagère constituent des orientations stratégiques et spatialisées, qu'une autorité publique se fixe en matière de protection, de gestion ou d'aménagement de ses paysages. Énoncés et portés par cette autorité publique, à l'issue d'une large concertation, ils visent à faciliter l'émergence d'un projet de territoire partagé, et à orienter la définition et la mise en œuvre ultérieure des projets au sein du territoire considéré.

Cette démarche vise à appréhender de manière positive le devenir des paysages dès lors que s'élabore une stratégie sur ce territoire. Cette action vise en particulier : les schémas de cohérence territoriale (ScoT), les plans locaux d'urbanisme (PLU), la Charte du Parc naturel régional de Corse et les plans de paysage. Ces outils sont complémentaires pour assurer une prise en

compte active des paysages dans la définition des projets de territoire. Les SCoT et les chartes de PNR traduisent le projet stratégique d'un territoire. Ils sont donc des documents pivots pour la formulation des « objectifs de qualité paysagère ».

La prise en compte des paysages dans les documents d'urbanisme, inscrite dans la Loi, implique une approche concrète et opérationnelle qui ne se limite pas à la préservation des paysages remarquables mais nécessite la formulation d'objectifs de qualité paysagère à l'ensemble des paysages, notamment les paysages du quotidien et les paysages dégradés.

Les objectifs de qualité paysagère doivent être formulés dans tous les documents d'urbanisme dès le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD). Ils sont fixés par l'autorité publique. Il revient aux pouvoirs publics concernés, élus, organismes d'aménagement et de développement, agences d'urbanisme, Parc naturel régional de Corse... et aux services de l'État de veiller à leur élaboration en s'assurant notamment de la coopération effective d'une compétence de paysagiste-concepteur et en s'appuyant sur une large concertation.

Les objectifs de qualité paysagère peuvent relever de la protection, de la gestion et/ou de l'aménagement des paysages. Ils peuvent notamment porter sur la requalification des paysages dévalorisés par des réseaux aériens et la publicité, ainsi que sur des conditions d'accès du public au paysage : sentiers, voies vertes, préservation de points de vue, etc.

La qualité des paysages de demain dépend de la qualité des décideurs, des concepteurs et des aspirations des populations.



Gilles Poire

Port de Centuri

Les objectifs de qualité paysagère, comme socle du projet de paysage, se déclinent à toutes échelles (du panorama grandiose des routes corses à la clôture de lotissement, paysages déclinés du général au particulier en ne négligeant pas d'exprimer l'histoire commune qui se dégage de projet en projet) et se définissent à la croisée des données naturelles et humaines tant dans leurs dimensions historique que géographique (d'où l'importance d'initier une démarche d'études préalables pour recueillir, analyser les données et en tirer les conclusions traduites dans les objectifs de qualité paysagère). Ils constituent un moyen d'améliorer le cadre de vie de toutes les populations vivant sur le territoire grâce à des démarches de prises de décisions participatives de tous les utilisateurs et acteurs d'un territoire et doivent se déployer sur les territoires les plus remarquables mais aussi sur les paysages du quotidien (entrées de ville commerciales, comme Bastia ; zones périphériques de stations balnéaires dégradées par le stockage de bateaux (Saint Florent) ; secteur agricole banalisé de la plaine orientale ; etc.).

Ces objectifs de qualité paysagère pourraient concrètement être déclinés et en concourant collectivement à la mise en œuvre de la Charte du PNR sur son périmètre, en sensibilisant au paysage dès le plus jeune âge dans les écoles (journées d'informations, sorties pédagogiques

sur le paysage), en associant à chaque PADD un plan de paysage à l'échelle du territoire pour faciliter la concertation, en imposant des règlements ou chartes paysagères associés à des permis d'aménager, ou encore en veillant à la présence et à la qualité des volets paysagers de permis de construire.

Les thèmes majeurs à aborder en Corse sont la qualité de l'insertion des routes, les plantations des bas-côtés, les récupérations des eaux, les ouvertures des vues, la préservation de la végétation existante, la qualité des enrochements en harmonie avec le site, la qualité des plantations arbustives et arborées dans les zones urbanisées, la restauration du bâti et la limitation des extensions, l'insertion dans la topographie, etc.

■ Vers un critère « paysage » des projets, plans et programmes

La prise en compte effective du paysage est un critère d'éligibilité des projets au Contrat de plan État - Région (CPER) 2015-2020. Ce critère est notamment fondé sur la Convention européenne du paysage et sa déclinaison en droit national, notamment sur la définition d'objectifs de qualité paysagère étendus à tout le territoire.

L'éligibilité de tout projet d'aménagement au CPER implique la nécessité d'intégrer des objectifs de qualité paysagère. Cette exigence de qualité paysagère se décline en trois conditions :

- l'analyse correcte des problématiques et des enjeux paysagers ;
- la conception d'une composition paysagère assurant l'insertion adéquate du projet ;
- la prise en compte effective des enjeux de paysage, la définition de mesures compensatoires à l'échelle des impacts.

Ainsi, la composante « paysage » des projets ne doit pas être un simple « volet » (plus ou moins accessoire) mais une composante intrinsèque du projet. Tout projet d'envergure sera réalisé par une composante avérée de paysagiste-concepteur. Une note « paysage » est nécessairement produite. Cette note synthétise la démarche, démontre que le projet est correctement intégré au paysage, surtout selon les deux composantes essentielles, géomorphologie et végétation, et contient notamment plusieurs photomontages.

Les dispositifs de protection, de gestion et d'aménagement du paysage

■ La protection

● Les sites classés

Tous les travaux susceptibles de modifier ou détruire l'état ou l'aspect des lieux sont interdits, sauf autorisation expresse ministérielle après avis du Conseil des sites de la Corse et éventuellement de la commission supérieure des sites et paysages. Ce sont principalement de grands espaces naturels littoraux qui couvrent plus de 42 000 ha : golfes, falaises, versants, îlots, presqu'îles et étangs, intérieur des vallées, forêts et massifs montagneux.

Les sites classés bâtis sont très limités en nombre et en superficie (17 ha) et concernent principalement des villages très typiques.

Treize sites sont classés en Corse-du-Sud et onze sites en Haute-Corse. Le village de Penta-di-Casinca est le seul village classé de Corse. Un sentier du patrimoine s'intégrant dans le réseau des sentiers du patrimoine que pilote l'OEC a été récemment ouvert au public.

Des projets de classement et d'extensions de sites sont à l'étude : classement des vallées de Porto et Aitone en Corse-du-Sud et classement du site de la Conca d'Oru et du vignoble de Patrimonio, du village d'Occi et du sentier de Caprunale en Haute-Corse.

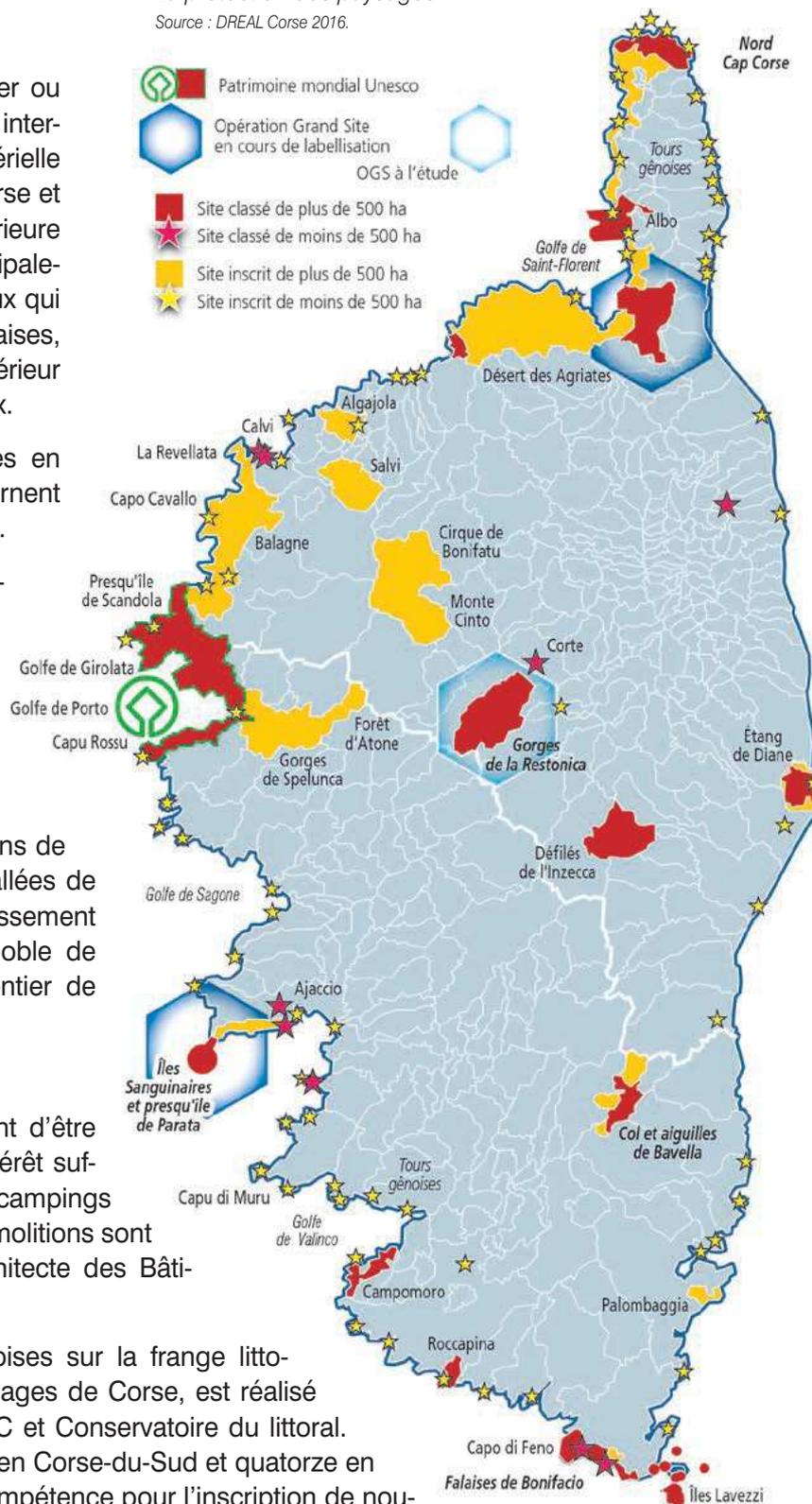
● Les sites inscrits

L'inscription concerne des sites méritant d'être protégés mais ne présentant pas un intérêt suffisant pour justifier leur classement. Les campings y sont interdits sauf dérogation et les démolitions sont soumises à un avis conforme de l'architecte des Bâti-ments de France.

En 2016, un inventaire des tours génoises sur la frange littorale, éléments emblématiques des paysages de Corse, est réalisé conjointement entre DRAC, DREAL, CTC et Conservatoire du littoral. Les sites inscrits sont au nombre de dix en Corse-du-Sud et quatorze en Haute-Corse (55 000 ha). En 2010, la compétence pour l'inscription de nouveaux sites est transférée à la Collectivité de Corse.

La protection des paysages 1

Source : DREAL Corse 2016.



● Les sites patrimoniaux remarquables

Le dispositif des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP), remplacées par les aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP), ainsi que les secteurs sauvegardés, sont des dispositifs remplacés aujourd'hui à leur tour par des « sites patrimoniaux remarquables » par la loi relative à la liberté de la création, de l'architecture et du patrimoine (LCAP) n° 2016-925 du 7 juillet 2016 ⁶⁷.

Avec ces sites patrimoniaux remarquables, la loi fusionne les procédures de protection du patrimoine urbain et paysager existantes dans un nouvel outil de protection et de valorisation. Fin 2016, 815 sites patrimoniaux remarquables sont d'ores et déjà créés en France, issus de la transformation automatique des actuels secteurs sauvegardés, ZPPAUP et AVAP.

Les sites patrimoniaux remarquables sont ou seront couverts par des outils de planification adaptés : plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) ou plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine (PVAP) permettant ainsi d'assurer la prise en compte du patrimoine dans les politiques urbaines, de requalifier les quartiers anciens dégradés, de soutenir le commerce et de favoriser la mixité sociale.

Des dispositions transitoires prévoient que les règlements actuels continuent de produire leur effet jusqu'à leur transformation en PSMV ou en PVAP ⁶⁸. Pour les ZPPAUP en cours de transfor-

mation en AVAP ou les AVAP mises à l'étude pour lesquelles la délibération a été passée au conseil municipal avant la promulgation de la loi, les dossiers sont instruits puis approuvés conformément aux articles L. 642-1 à L. 642-10 du Code du patrimoine, dans leur rédaction antérieure à la loi LCAP ⁶⁹.

En Corse-du-Sud, Ajaccio et Bonifacio ont élaboré des ZPPAUP qui sont en cours de transformation en AVAP. La commune de Forciolo se trouve dans la phase finale d'élaboration de son document d'AVAP avant passage en Conseil des sites, formation Patrimoine du 20 octobre 2016.

Fin 2016, en Haute-Corse, trois communes, Bastia, Speloncato et Lama, ont finalisé leur AVAP. Celui de Corbara est en cours de validation. La commune de Corte a entamé la procédure.

● Les monuments historiques et leurs abords

La Corse-du-Sud compte 52 édifices classés et 71 inscrits, la Haute-Corse 84 édifices classés et 105 inscrits, soit un total de 312 édifices protégés sur l'ensemble de la Corse au titre du Code du patrimoine.

Concernant les régimes de protection des abords de monuments historiques, la loi LCAP prévoit de remplacer progressivement sur proposition de l'architecte des Bâtiments de France les périmètres automatiques de 500 mètres autour des monuments historiques par des périmètres délimités des abords spécifiques à chaque monument, plus adaptés à la réalité et aux enjeux de terrain. La règle de « covisibilité » ne s'appliquera plus dans les périmètres délimités des abords, qui seront intégralement protégés.

À défaut de périmètre délimité, les périmètres automatiques de 500 mètres seront intégralement maintenus ainsi que la règle de « covisibilité ».

● Les allées et alignements d'arbres bordant les voies de communication

L'abattage des allées et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication est désormais interdit sauf situations particulières démontrées. Cependant, des dérogations, devant don-



DREAL-SBEP, Bernard Recorbet

Tour de Santa Maria della Chiappella (cap Corse)

67 - Nota : la loi LCAP est en attente des décrets d'application à la date de révision du présent Profil environnemental de la Corse.

68 - Ref. au titre IV : Dispositions diverses, transitoires et finales, chapitre II : Dispositions transitoires et article 112.

69 - ibid - Article 114.

ner lieu à des mesures compensatoires locales, peuvent être accordées pour les besoins de projets de construction (Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages).

● **Les politiques publiques foncières d'acquisitions du Conservatoire du littoral**

Elles participent à la protection des paysages.

■ **La gestion**

● **Le littoral**

Sur tout le territoire côtier (environ un millier de kilomètres), le Conservatoire du littoral (CdL) favorise la protection et l'aménagement d'espaces sensibles en les acquérant et en confiant la gestion à différentes collectivités locales. Il réalise les études paysagères préalables aux opérations. Ses aménagements portent sur la restauration des milieux, la mise en place de structures d'accueil ou la réhabilitation du patrimoine bâti.

En Corse-du-Sud, une convention liant l'État, le CdL et le Département est signée le 28 octobre 2002 permettant la mise en œuvre de travaux de valorisation de sites du Conservatoire. Elle concerne dix-sept sites littoraux, dont plusieurs sont classés (Roccapina, Belvédère-Campomoro, Bonifacio, golfe de Porto), et le site inscrit de Palombaggia. Les sites classés de Roccapina et de Belvédère-Campomoro sont gérés par le Département avec le Syndicat de gestion des espaces naturels littoraux du Sartenais (ELISA). La gestion des sites du golfe de Porto et de Capo Rosso relève du Département de Corse-du-Sud, le site de Scandola relève du Parc naturel régional de la Corse sur le périmètre de la réserve naturelle de Scandola.

Les sites classés de Bonifacio, inclus au périmètre du Parc marin international des Bouches de Bonifacio, sont délégués en gestion par le Département de Corse-du-Sud à l'Office de l'environnement de la Corse (OEC). Le site des îles Lavezzi est géré par l'OEC à travers le Parc marin international des Bouches de Bonifacio sur le domaine de la réserve naturelle.

En Haute-Corse, la gestion des sites du CdL incombe au Département, à l'exception du site de Losari géré directement par la commune de Belgo-

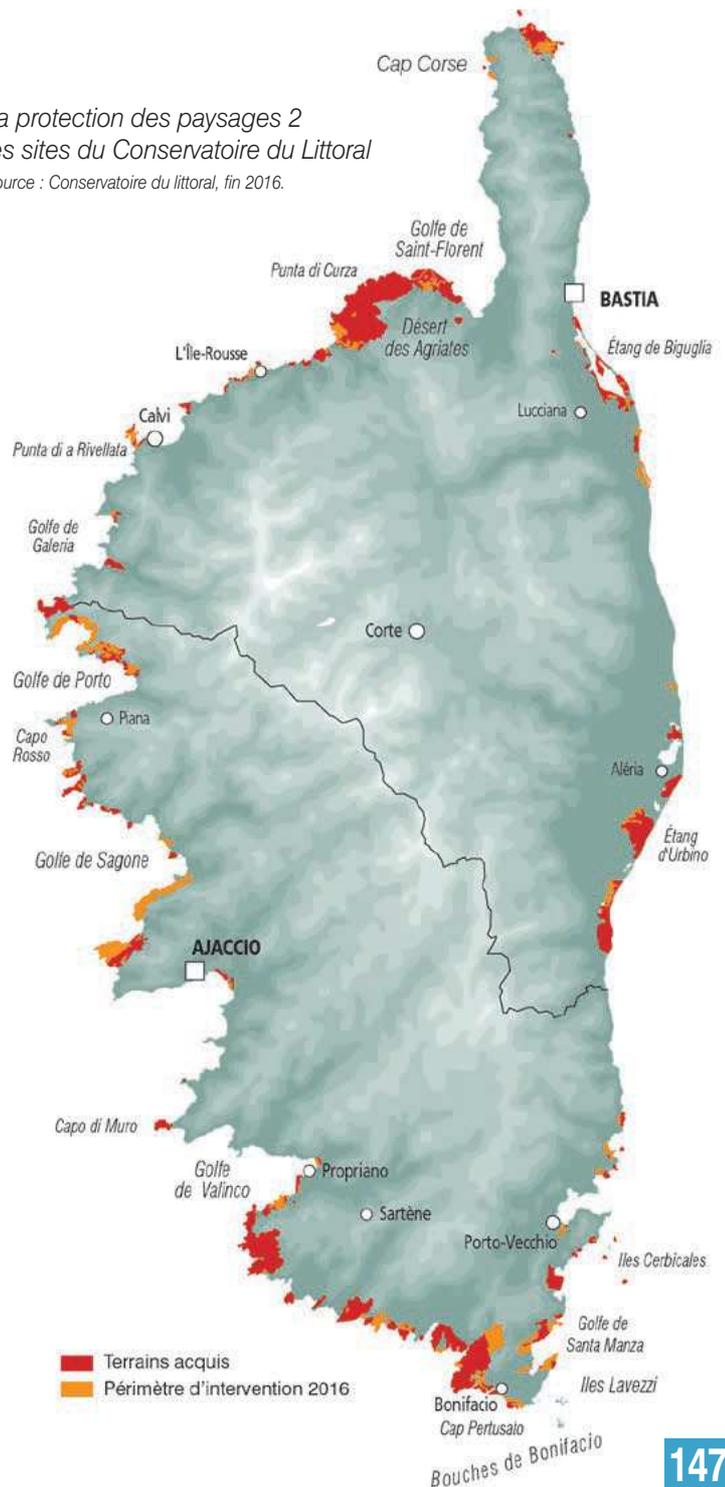


ODDC, Georges Winterstein

Embouchure du Stabiacciu (Porto-Vecchio)

La protection des paysages 2
les sites du Conservatoire du Littoral

Source : Conservatoire du littoral, fin 2016.





Georges Winterstein

Village de Zerubia, Alta Rocca

dère. Au Cap Corse, l'association Finocchiarola gère les terrains de ce secteur en partenariat avec le Département.

L'étang d'Urbinu sur la commune de Ghisonaccia fait l'objet d'un plan de gestion du CdL dans le cadre de son schéma de mise en valeur des sites de la plaine orientale de la Corse.

Plusieurs sites ont fait l'objet d'études paysagères prises en compte dans les PLU, notamment le site du nord du Cap Corse sur les communes d'Ersa et de Rogliano.

● Les forêts publiques de Corse

→ Voir les chapitres « Ressources forestières » page 70 et « Risques naturels - Le risque incendie » page 121

Le Schéma régional d'aménagement (SRA) des forêts publiques de Corse (150 000 ha) est le document cadre pour la rédaction des aménagements forestiers (plan de gestion durable des forêts publiques). Il prévoit la prise en compte des paysages dans les enjeux de gestion forestière, de même que le plan de protection des forêts et des espaces naturels contre les incendies pour la région corse (PPFENI), notamment dans le cadre de la création des ouvrages types zones d'appui à la lutte (ZAL).

● Le patrimoine mondial de l'Unesco

→ Voir la carte « La protection des paysages » page 145

Le site classé des golfes de Porto, Girolata et Scandola et des Calanche de Piana est inscrit depuis 1983 sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco en qualité de bien naturel, bien présentant une valeur universelle exceptionnelle. Ce site présente un paysage naturel exceptionnel qui conjugue la beauté majestueuse du panorama et la présence d'écosystèmes terrestres et marins d'une rare richesse. La beauté sauvage du paysage résulte de la conjonction d'une géomorpho-

logie puissante allée aux contrastes de couleurs saisissants du bleu cobalt de la mer et des rouges incandescents de la terre. Le lieu abrite des espèces éminentes et menacées qui y bénéficient de conditions favorables à leur survie. La zone marine est l'un des points de Méditerranée les plus proches de l'équilibre naturel. Elle est, à ce titre, un lieu de référence.

La reconnaissance de ce patrimoine implique une obligation de maintien dans le temps de l'intégrité des éléments qualitatifs à l'origine de son inscription.

● Les opérations « Grand Site »

→ Voir la carte « La protection des paysages » page 145

Les opérations « Grand Site » (OGS) ont été proposées par l'État aux collectivités locales pour réhabiliter et entretenir des sites classés de grande notoriété soumis à une forte fréquentation touristique. Dès lors qu'il existe une volonté locale et un consensus entre les collectivités concernées, une réflexion peut s'engager pour mettre en œuvre un plan de gestion qui réhabilite le site et maîtrise l'activité touristique.

Les aménagements et le programme d'actions des opérations « Grand Site » sont autorisés par le ministre de l'Environnement au titre de la loi de 1930 après avis du Conseil des sites et de la Commission supérieure des sites et paysages. Ils sont financés par des crédits de l'État, des collectivités et le cas échéant des fonds européens.

La réalisation d'une telle opération et la qualité de sa gestion, permettent, à terme, de solliciter le label « Grand Site de France » attribué par le ministre de l'Environnement. Ce label a été introduit à l'article L 341-15-1 du Code de l'environnement par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

En Corse-du-Sud, les travaux d'aménagements de l'OGS « Sanguinaires - Parata » à Ajaccio ont été achevés en 2011. En 2016, le Syndicat mixte des îles Sanguinaires et de la pointe de la Parata a été créé et s'est engagé dans une démarche de labellisation de « Grand Site de France ».

En Haute-Corse, un projet est en cours sur le site de la vallée de la Restonica. Après une phase d'étude, un programme de travaux a été validé et mis en œuvre par la municipalité de Corte.

Une démarche de labellisation « Grand Site de France » du site « Conca d'Oru et vignoble de Patrimonio » est également en cours.

■ L'aménagement

● Le PADDUC

→ Voir le chapitre « Logement et urbanisation » page 153

Le Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) porte la stratégie de la Collectivité territoriale de Corse. Il a été approuvé par l'Assemblée de Corse le 2 octobre 2015, au terme d'une démarche de co-construction ayant débuté en 2010 et impliquant l'ensemble des acteurs régionaux.

Le PADDUC est un projet de société à l'horizon 2040. C'est, en premier lieu, un document d'aménagement qui est organisé autour d'un projet spatial régional. C'est aussi un document d'urbanisme qui participe à l'application du droit des sols à travers des orientations réglementaires. C'est ensuite un document opérationnel qui propose les moyens de sa mise en œuvre par une programmation, des partenariats et des modes de faire. C'est enfin un document anticipateur qui évalue les incidences prévisibles du projet d'aménagement sur l'environnement et propose les ajustements afin de les éviter, les réduire et, si ce n'est pas possible, de les compenser.

Composé de cinq livrets, d'une synthèse, de neuf annexes, ainsi que de cartes, le PADDUC, encadré par la loi du 5 décembre 2011, est donc un document de planification régionale, désormais opposable, qui a la portée des anciennes directives territoriales d'aménagement. En ce sens, son adoption met en évidence une volonté politique forte d'encadrer et d'anticiper de manière décentralisée les questions du développe-

ment et de l'aménagement insulaires par un plan au service de l'intérêt général.

Il comprend notamment la stratégie afférente aux énergies renouvelables (EnR), en particulier l'éolien et le photovoltaïque, et par conséquent la conciliation des enjeux en matière d'énergie, de paysage et de changement climatique.

● Le Schéma régional des carrières

→ Voir le chapitre « Les ressources en matériaux » page 110

En cours d'élaboration, ce schéma résulte d'une obligation du code de l'environnement visant à maîtriser les impacts de l'exploitation des carrières. Son objectif est de définir les conditions générales de leur implantation en prenant en compte l'intérêt économique, les besoins en matériaux, la protection de l'environnement et donc des paysages (impacts visuels) et la gestion équilibrée de l'espace tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe en outre les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites en fin d'exploitation.

Vingt-trois carrières sont exploitées dont six dans le Parc Naturel Régional de Corse. Le Syndicat mixte du PNRC déclinera durant sa prochaine charte une convention régionale avec l'UNICEM (L'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction) sur la base de la convention Fédération des Parcs naturels régionaux de France et l'UNICEM signée en septembre 2016.



Georges Winterstein

Ancien lavoir, Penta di Casinca



© OEC, Joseph Salvini

Corte

● Les PLU, SCoT, Amendement Dupont

→ Voir le chapitre « *Logement et urbanisation* » pour l'état d'avancement des documents d'urbanismes, page 157

Les documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme (PLU) communaux ou intercommunaux, cartes communales, règlement national d'urbanisme, SCoT) ont, depuis la loi Paysage, l'obligation de prendre en compte la préservation de la qualité des paysages et la maîtrise de leur évolution. Les PLU offrent également la possibilité d'inscrire des règles de préservation de structures paysagères comme la préservation de cônes de vue, la protection d'éléments du paysage...

Par ailleurs, l'application de l'amendement Dupont, article L. 111-14 du Code de l'urbanisme, en interdisant la constructibilité le long des voies à grande circulation sur une profondeur de 75 m est un outil efficace de protection du paysage. En entrée de ville, il permet d'éviter l'étalement anarchique des surfaces commerciales le long des voies d'accès (seule une étude spécifique au PLU permet d'y déroger). Sont principalement concernées Ajaccio, Porto-Vecchio et Propriano en Corse-du-Sud, ainsi que Calvi et l'entrée sud de l'agglomération bastiaise en Haute-Corse.

Les projets d'aménagements importants doivent faire l'objet d'une étude d'impact comportant un volet paysager.

● Le règlement local de publicité (RLP)

Instrument de planification communal ou intercommunal, le RLP fixe des règles particulières adaptées aux lieux pour limiter et contrôler les

dispositifs publicitaires (publicités, enseignes et pré-enseignes) en application de la loi Grenelle II du 12 juillet 2010. En Haute-Corse, la commune de Bastia s'est dotée d'un règlement local de publicité dès 1996 ; en Corse-du-Sud, la commune d'Ajaccio dispose d'un RLP exécutoire depuis juin 2011. Sur ces communes, l'autorité de police est donc le maire, et sur l'ensemble des autres communes, le préfet de département. Ces règlements, s'ils ne font l'objet d'aucune révision avant 2020, seront caducs.

● Les plans de paysage

Élaborés par des collectivités territoriales, les plans de paysage ne possèdent pas de valeur réglementaire. Ils invitent à repenser l'aménagement du territoire (urbanisme, transports, infrastructures, énergies renouvelables, agriculture) en remettant le paysage au cœur du processus. À l'échelle opérationnelle du bassin de vie, le plan de paysage comprend un diagnostic des paysages et de leurs dynamiques, la formulation d'objectifs de qualité paysagère et un programme d'actions sous forme d'un projet de territoire. Des appels à projets sont initiés par l'État tous les deux ans. Aucun plan de paysage n'est recensé en Corse fin 2016.

● Les chartes paysagères et architecturales

Contrairement à d'autres dispositifs d'étude et de protection des paysages et du patrimoine, la charte architecturale et paysagère n'a pas de vocation réglementaire : elle n'est pas opposable aux tiers. L'enjeu est dans la sensibilisation, la

pédagogie et la participation. Il s'agit en effet d'une démarche volontaire et globale de gestion du paysage et de la maîtrise de l'occupation de l'espace à une échelle intercommunale. L'élaboration de la charte implique une réflexion sur le devenir des paysages et des villages tout en tenant compte de l'existant. Ce projet ne se définit pas sans référence à l'histoire et à la culture locale. Le paysage et l'architecture sont la résultante de l'activité humaine. Économie, agriculture, habitat influencent les paysages naturels et urbanisés tout autant que la géographie, la géologie, le climat, l'histoire...

Trois chartes paysagères et architecturales sont en vigueur : Balagne, du Cap Corse (Haute-Corse) et de Peri (Corse-du-Sud).

● Les comités de la téléphonie mobile

Les comités départementaux de concertation pour l'implantation d'équipements de radiotéléphonie mobile en Corse ont été institués en 2000 afin de prévoir le regroupement des antennes des différents opérateurs et optimiser l'intégration paysagère des installations.

● Les guides de recommandations

Des guides visant à donner des recommandations existent : travaux routiers en sites classés (DREAL, 2016), charte portant sur les aménagements des établissements en bord de mer (DRAC), cahiers issus des chartes paysagères et architecturales, etc.

Les paysages

Caractéristiques principales

- Qualité, beauté et diversité des paysages et du patrimoine bâti
- Existence de sites remarquables de renommée internationale
- Politique d'acquisition de terrains par le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres
- Existence d'un PADDUC approuvé
- Existence d'un atlas des paysages et de chartes paysagères et architecturales
- Existence d'un observatoire photographique du paysage au sein de l'Observatoire du développement durable
- Mise en œuvre du schéma d'aménagement des forêts publiques
- Existence de fiches techniques pour la restauration du patrimoine bâti à l'OEC
- Insuffisance de gestion planifiée des sites remarquables face à une fréquentation importante
- Délimitation incomplète du domaine public maritime
- Insuffisance de la protection des sites inscrits
- Trop faible protection du patrimoine historique et architectural
- Absence (plans de sauvegarde et de mise en valeur) et insuffisance (plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine) de sites patrimoniaux remarquables
- Insuffisance de la politique d'enfouissement des réseaux électriques et téléphoniques
- Insuffisance de plans de déplacements doux

Tendances évolutives

- Mise en conformité progressive des documents d'urbanisme au PADDUC
- Révision de la charte du Parc naturel régional
- Mise en place des documents d'urbanisme dans certaines communes littorales et de SCoT dans le cadre d'intercommunalités
- Mise en œuvre des opérations « Grand Site » et labellisation « Grand Site de France »
- Participation de la Corse à des programmes européens sur la valorisation du patrimoine,
- Mise en place d'actions de sensibilisation et de formation des publics au patrimoine,
- Structuration d'un réseau régional des sentiers du patrimoine
- Faible couverture du territoire par les documents d'urbanisme
- Mitage en milieu rural
- Étalement urbain
- Urbanisation et occupation sauvages des plages et arrière-plages
- Occupation sauvage des zones d'estive et de montagne, y compris des forêts domaniales
- Déprise agro-sylvo-pastorale

Objectifs de référence

Engagements internationaux

2005, Convention européenne du paysage ratifiée par la France le 13 octobre 2005, entrée en vigueur en France le 1^{er} juillet 2006 (Socle de la politique du paysage)

Engagements nationaux

1930, Loi du 2 mai 1930 ayant pour objet de réorganiser la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque « Monuments naturels » (sites classés et inscrits)

1979, Loi n° 79-1150 du 29 décembre 1979 relative à la publicité, aux enseignes et préenseignes (Publicités, enseignes et préenseignes)

1983, Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État, dite « Loi Defferre » (Décentralisation)

1985, Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985, dite Loi « Montagne », relative au développement et à la protection de la montagne

1986, Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986, dite Loi « Littoral », relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral Protection des espaces et paysages littoraux remarquables (L.121-23 à L.121-30, L.121-50 et R.121-4 et suivants Code de l'urbanisme)

1993, Loi n° 93-24 du 8 janvier 1993, dite Loi « Paysages », sur la protection et la mise en valeur des paysages et modifiant certaines dispositions législatives en matière d'enquêtes publiques (Préservation de tous les paysages, naturels ou urbains, ordinaires ou exceptionnels Protection et Gestion)

2005, Loi n° 2005-157 du 23 février 2005, relative au développement des territoires ruraux (Régime déclaratif des prélèvements temporaires pour la restauration de bâtiments anciens dont l'intérêt patrimonial ou architectural justifie que celle-ci soit effectuée avec leurs matériaux d'origine)

2009, Loi n° 2009-967 du 3 août 2009, dite Loi « Grenelle I », de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement (Engagements en matière d'environnement et de développement durable)

2010, Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, dite Loi « Grenelle II », portant engagement national pour l'environnement (Déclinaison du Grenelle I par objectif, chantier et secteur)

2014, Loi n° 2014-366 du 4 mars 2014 relative à l'accès au logement et à un urbanisme rénové, dite loi « ALUR » (Urbanisme)

2015, Loi n° 2015-136 du 9 février 2015 relative à la sobriété, à la transparence, à l'information et à la concertation en matière d'exposition aux ondes électromagnétiques, site « loi Abeille » (Antennes-relais)

2016, Loi n° 2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine (Création de sites patrimoniaux remarquables)

2016, Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (Objectifs de qualité paysagère, Protection des alignements d'arbres)

Code de l'environnement et en particulier : articles L350-1A à L350-3

Code de l'urbanisme et en particulier : articles L.111-6, dit « amendement Dupont », et L.151-23 (Interdiction des constructions le long de certaines routes importantes Protection d'éléments de paysage pour des motifs écologiques dans un PLU)

Engagements régionaux

2015, Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) Stratégie de développement durable sur le territoire

À venir, Schéma régional des carrières

À venir, Charte du Parc naturel régional de Corse (en cours de réalisation)

Contrat de plan État-Région et Programme exceptionnel d'investissement (Critère d'éligibilité paysager des projets)

Stratégie de l'affichage extérieur (Publicités, enseignes, pré-enseignes)

Logement et urbanisation

L'exode rural a caractérisé l'évolution de l'urbanisation de la Corse jusqu'à la fin des années 1960 ; il semble toutefois que ce processus soit arrivé à son terme. Entre 1982 et 2013, la Corse a vu sa population, et son parc de logements plus encore, augmenter très fortement, avec des taux d'évolution qui sont près du double de ceux de la France métropolitaine.

Pour la période récente, les territoires artificialisés en 2012 ne représentaient que 2,1 % de la superficie de la Corse contre 5,5 % de celle de la France métropolitaine, d'après la base de données *Corine Land Cover*. Entre 2006 et 2012, ils ont augmenté de 3,6 % en Corse, soit 645 hectares, contre 2,8 % pour la France métropolitaine. La superficie de territoire artificialisé par habitant est ainsi de 584 m² par habitant en Corse contre seulement 480 m² en France métropolitaine en 2012.

En l'espace d'une génération, le patrimoine bâti non traditionnel de la Corse a augmenté de façon massive. Ce phénomène a modifié son environnement en raison de son ampleur, de l'importance de l'étalement urbain et du manque de règles cohérentes à l'échelle des territoires. En l'absence de grands complexes industriels et d'importantes infrastructures de transport, l'urbanisation est, parmi les activités humaines, celle dont l'impact environnemental est le plus marquant et le plus durable. Elle est souvent ressentie comme une agression dans une île dont le patrimoine environnemental est reconnu et en grande partie préservé. L'impact paysager des constructions, trop souvent précédées d'importants travaux de terrassement, est accentué par la vigueur du relief qui les rend visibles de très loin. Le patrimoine naturel étant une des richesses principales de la Corse, l'urbanisation des trois dernières décennies et la spéculation qui l'a accompagnée, sont donc surtout perçues de façon négative.

Pourtant, il n'en a pas toujours été ainsi. Jusqu'à la dernière guerre, les constructions participaient positivement à l'environnement grâce à une implantation respectueuse du relief et des terres cultivables, des volumes simples et des maté-

riaux issus du sol, des murs de soutènement qui structuraient les jardins empêchaient l'érosion et favorisaient la végétation. La cohérence de ce type d'habitat était assurée par un réseau de chemins et de passages qui mettaient l'espace et les lieux publics à la disposition de tous.

L'objectif à poursuivre sera de concilier la nécessité absolue d'offrir à la population un logement décent et celle de préserver le patrimoine naturel. Bien que ces deux objectifs aient pu apparaître comme antinomiques dans un passé récent, ils devraient à présent pouvoir converger. C'est-à-dire que les travaux effectués par les hommes pour aménager leur cadre de vie, pourraient concourir, *in fine*, à la valorisation du patrimoine environnemental dont ils font eux-mêmes partie.

La consommation de l'espace et l'impact de l'urbanisation

■ Un étalement urbain conséquent...

Selon une étude de l'Observatoire du développement durable parue en 2015, la surface urbanisée (*i.e.* la surface retirée de son état naturel, bâtie ou non) aurait été multipliée par trois en l'espace de trente ans en Corse. D'autres travaux effectués dans le cadre de l'élaboration du PADDUC ont permis de construire, à partir du bâti existant, une tache urbaine qui permet d'avoir une représentation relativement fidèle de l'artificialisation des sols. La maille de traitement est plus fine que celle issue de la méthode *Corine Land Cover*, cette tache urbaine ayant été construite pour deux périodes relativement éloignées par rapport à l'actualisation des données de la base *Corine Land Cover*. La tache urbaine de 1980 représente 7 336 ha, celle construite sur l'année 2014 représente 16 093 ha. Elle a donc été multipliée par 2,2 en trente-cinq ans, quand la population régionale n'a augmenté que d'un facteur 1,4 sur la même période. Quelles que soient les méthodes et les références, la conclu-



Eric Volto pour DREAL Corse

Urbanisation du cordon littoral de la Marana

sion reste identique : l'artificialisation des sols augmente de façon plus importante que la population, l'étalement urbain est conséquent. La définition officielle de l'étalement urbain correspond en effet à une croissance de la surface urbanisée plus rapide que celle de la population.

Pour la plupart des urbanistes, l'étalement urbain est préjudiciable, car il consomme une ressource non renouvelable (l'espace naturel agricole et paysager), génère des coûts élevés d'infrastructure (routes canalisations câbles) et de services (courrier, enlèvement des ordures, ramassage scolaire, défense contre les incendies). Il participe, en outre, à l'imperméabilisation des sols. Les habitants des zones urbaines étalées consomment deux ou trois fois plus d'énergie que ceux des zones denses et contribuent ainsi fortement aux émissions de gaz à effet de serre.

Ce phénomène s'observe depuis les années soixante en raison, d'une part, de la diminution de la taille des ménages qui a fait croître le parc de logements bien plus vite que la population, et, d'autre part, de la consommation foncière (les logements sont établis sur de plus grandes surfaces).

À cela s'ajoute le développement des résidences secondaires qui consomment de la surface sans apporter de population résidente. Leur taux en Corse (37 % en 2013) est sans commune mesure avec celui des autres régions (France métropolitaine : 10 %, Languedoc-Roussillon : 20,8 % et Provence-Alpes-Côte d'Azur : 16,6 %). Toutefois, beaucoup d'habitants des zones urbaines d'Ajaccio et Bastia sont déclarés résidents secondaires dans leur village. Ils travaillent la semaine et passent des week-ends et une grande partie de leurs vacances « au village », dans la maison fa-

miliale. Ce phénomène concerne majoritairement les communes de l'intérieur (exemple du village de Renno : 209 habitants dont 173 résidents secondaires). Ainsi, environ 40 % des propriétaires de résidences secondaires en Corse sont des habitants de l'île.

| Région de résidence principale | 2010 | 2013 |
|-----------------------------------|---------|---------|
| Région Provence-Alpes-Côte d'Azur | 18,64 % | 18,24 % |
| Région Île-de-France | 18,75 % | 18,48 % |
| Corse | 38,24 % | 41,25 % |
| Autre région en France | 16,85 % | 15,28 % |
| Autre | 7,52 % | 6,75 % |

Répartition des propriétaires de résidences secondaires en Corse selon leur lieu de résidence principale

Source : Filocom

■ ... mais non-homogène

De nombreux éléments d'appréciation tels que le dynamisme de la construction et la superficie des parcelles bâties semblent indiquer que le phénomène d'étalement urbain se poursuit. Il conviendrait donc d'en faire une évaluation précise.

Pour l'ensemble de la région (à l'exception du secteur de Corte), la période comprise entre 1975 et 1989 connaît les taux de croissance de la tache urbaine les plus importants. L'analyse spatiale réalisée en 2015 par l'Observatoire du développement durable a montré que l'utilisation des parcelles et la création de surfaces artificialisées ont suivi des tendances comparables sur les deux départements, avec un pic dans la période 1980-1984, un creux dans la période 1995-1999 (le rythme de croissance de la tache urbaine a diminué en se rapprochant de celui de la population.) et une remontée dans les années récentes.

Plus localement, on constate des disparités :

- en matière d'évolution de surface urbanisée, le secteur de Porto-Vecchio occupe la première place fin 2009, devant celui d'Ajaccio qui compte pourtant un nombre beaucoup plus important de parcelles utilisées laissant supposer une plus grande densification ;
- les communes moyennes situées dans la couronne des grandes aires urbaines (Alata, Borgo) ou les communes principales des aires urbaines secondaires (Porto-Vecchio, Calvi) présentent une augmentation plus rapide des parcelles utilisées en nombre et en surface de 1970 à 2009.

Ainsi, près du quart des parcelles utilisées en Corse entre 1970 et la fin de l'année 2009 ont été consommées par neuf communes (Porto-Vecchio, Ajaccio, Borgo, Zonza, Biguglia, Furiani, Bonifacio, Lucciana et Alata) qui représentaient 35 % de la population de l'île en 2010.

■ Une littoralisation de l'urbanisation

Corrélée à la répartition humaine sur le territoire, l'urbanisation se concentre à proximité du littoral, contrairement aux modes traditionnels de l'occupation du territoire en Corse. Cette urbanisation du littoral résulte de la conjonction de trois phénomènes :

- la désertification de l'intérieur au profit du littoral tout au long du XX^e siècle et notamment après la Seconde Guerre mondiale ;
- les flux migratoires quasi-exclusivement dirigés vers le littoral (sur les 34 000 habitants qu'a gagnés la région Corse entre 1999 et 2006, 81 % ont été accueillis sur le littoral) ;
- l'attractivité touristique de l'île très fortement liée au littoral, qui concentre la quasi-totalité des équipements touristiques marchands et une forte capacité d'accueil.

S'il existe de fortes différences structurelles entre les communes des deux agglomérations principales (Bastia et Ajaccio), les autres communes littorales et celles de l'intérieur (celles qui n'ont pas de façade maritime), il serait toutefois exagéré de considérer que le littoral se développe au détriment de l'intérieur.

Sur la période 1982-2008 la population a augmenté de 21 % dans les deux communautés d'agglomération de Bastia et du Pays ajaccien,

de 40 % dans les communes littorales (hors deux communautés d'agglomération) et de 15 % dans les communes de l'intérieur. La croissance du nombre de résidences principales est liée à celle de la population et au phénomène de desserrement des ménages dont la taille diminue. Ainsi, le nombre de résidences principales s'est accru de 50 % dans les deux communautés d'agglomération, de 86 % sur le littoral et de 32 % dans l'intérieur. Ces écarts sont amplifiés par rapport à l'évolution de la population du fait de la forte décroissance de la taille des ménages dans les communes littorales et dans les agglomérations, alors que cette taille était déjà faible dans l'intérieur et qu'elle a assez peu évolué depuis.

Dans les communes littorales, mises à part les deux agglomérations, le taux de résidences secondaires est de 48 % et il a tendance à s'accroître, la proportion de résidences secondaires reste également extrêmement élevée dans les communes de l'intérieur et se maintient autour de 44 %, alors qu'on ne compte que 7 % de résidences secondaires dans la communauté d'agglomération de Bastia et 13 % dans celle d'Ajaccio.

Le paramètre identifiant de la façon la plus nette le parc de logements des communes de l'intérieur de la Corse est la part des logements anciens, 57 % d'entre eux ont été construits avant 1949 contre seulement 18 % dans les communes littorales et dans les communautés d'agglomération.

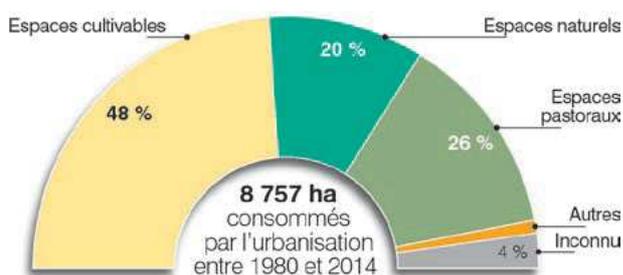


Eric Volto pour DREAL Corse

Urbanisation autour de la zone humide de San Cipriano

■ Les surfaces impactées

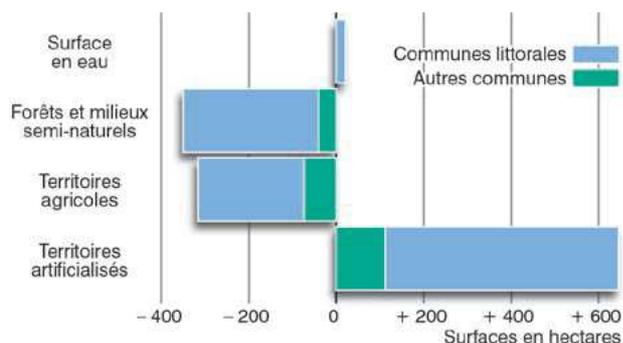
L'étalement urbain se fait sur différentes natures de sols, les espaces dits artificialisés sont soustraits à l'activité agricole et au milieu naturel, qu'ils amputent et morcellent, altérant la biodiversité. Les terres agricoles sont celles majoritairement consommées sur ces trente-cinq dernières années. Ce n'est pas une surprise au vu de leurs caractéristiques (faible pente, accessibilité aux réseaux, irrigabilité, etc.) qui en font aussi dans de nombreux cas des terres constructibles en bordure de l'urbanisation existante.



Consommation des terres par l'urbanisation

Source : AUC PADDUC

Or, les terres agricoles ne représentent, en Corse, que 12 % de l'espace, ce chiffre, sans doute sous-estimé en raison de la pratique d'un élevage extensif dans les espaces classés comme naturels, reste loin cependant des 60 % de terres consacrées à l'agriculture en France métropolitaine. Il est donc essentiel de préserver un espace agricole réduit face un phénomène d'artificialisation qui progresse de façon significative. En effet, la tendance semble s'accélérer avec une croissance notable depuis 2006, d'après *Corine Land Cover*. Entre 2006 et 2012, les surfaces artificialisées ont augmenté de 650 ha, aux dépens des milieux semi-naturels et des territoires agricoles, dans des proportions quasiment équivalentes, ceci majoritairement sur les communes littorales.



Évolution des surfaces entre 2006 et 2012

Source : SOeS - Programme Copernicus de la Communauté Européenne

■ Un cadre nécessaire

En Corse, l'incidence des effets négatifs de l'étalement urbain est accrue en raison d'un mode d'urbanisation peu coordonné par les collectivités locales, conséquence d'une longue absence de politique foncière, de l'absence de planification intercommunale et du manque de véritables objectifs d'aménagement.

La plupart des logements collectifs ont été édifiés sans tenir compte de leur desserte. La voirie, établie a posteriori, se fraie un passage entre les immeubles, quand cela est possible. La mise en place de transports en commun est devenue un véritable casse-tête avec, au bout du compte, un niveau de service trop faible pour constituer une alternative à la voiture particulière. Les maisons individuelles partent à l'assaut des montagnes et du littoral dans un dédale de voies d'accès, compliquant la mise en œuvre de tous les services et aggravant fortement la facture énergétique. Les nouvelles constructions suivent, dans l'ensemble, les tendances de l'architecture contemporaines, sans spécificité ni recherche de continuité avec l'existant, menant à des ensembles incohérents.

D'autres difficultés sont inhérentes à la Corse. L'une tient à la géographie très fragmentée de l'île et à la vigueur des particularismes qui mettent en exergue la nécessité d'une action publique coordonnée. L'autre tient au découpage communal. Dans la plaine orientale, les territoires communaux prennent la forme de lanières qui s'étendent depuis la montagne perpendiculairement au rivage. La zone urbanisée se développe de façon extensive, le long de la route côtière. Elle prend toutes ces communes en enfilade, de façon indistincte, au mépris de tous les principes de la planification urbaine.

Cette diversité territoriale, avec un nombre élevé de communes et des territoires contraints souvent enclavés, n'a pas facilité la coopération entre communes ou bassins de population, d'où l'absence de stratégies territoriales à l'échelle des micro-régions pour établir des projets d'aménagement cohérent. L'aménagement en Corse est donc un sujet majeur compte tenu de la pression foncière importante, en particulier dans les communes du littoral et des contraintes fortes (topographie, patrimoine naturel, risques, servitudes) sur l'ensemble du territoire insulaire,

qui nécessite d'être encadré. Le PADDUC vise à répondre, en partie, à ces problématiques (voir paragraphes suivants).

L'absence de titres de propriété est également une des causes principales de désordre juridique du patrimoine immobilier. Devant ce phénomène massif, les situations complexes et les longs délais de reconstitution des titres, un organisme dédié a été créé : le Groupement d'intérêt public pour la reconstitution des titres de propriété en Corse (GIRTEC). Ainsi dès la fin 2015, le GIRTEC avait soldé 3 264 dossiers, soit environ 500 par an. Plusieurs décennies seront nécessaires pour venir à bout de ce désordre.

Un développement solidaire et maîtrise du territoire implique une convergence des efforts, au-delà de l'action de titrement du GIRTEC, afin de mobiliser du foncier. Pour cela, a été créé par la loi ALUR, l'Office foncier de la Corse à qui il revient de mettre en œuvre des stratégies foncières, de contribuer à lutter contre l'étalement urbain, de constituer des réserves foncières en vue de réaliser notamment du logement.



ODDC, Georges Winterstein

Résidence nouvelle à Ajaccio

Le cadre réglementaire

Les quatre principales orientations de l'État en matière d'aménagement (la prise en compte des risques naturels et technologiques étant bien évidemment un préalable) sont les suivantes :

- assurer la prise en compte et la conciliation des objectifs de production de logements (y compris sociaux) et de préservation des ressources naturelles dans les documents de planification et d'urbanisme (objectifs Grenelle et ALUR) ;
- promouvoir des documents d'urbanisme volontaristes à des échelles plus larges : schéma de cohérence territoriale (SCoT) sur les bassins de vie et plans locaux d'urbanisme (PLU) intercommunaux ;
- mettre en œuvre l'urbanisme de projet et promouvoir les formes urbaines denses et de qualité, économes de l'espace et des ressources ;
- impulser l'émergence de nouveaux projets de type éco-quartiers et favoriser la mixité sociale.

■ Les lois relatives à l'urbanisme et au logement

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 dite « Grenelle 1 » dans son article 7 a inscrit, parmi les objectifs du droit de l'urbanisme, la lutte contre la régression des surfaces agricoles et naturelles et la lutte contre l'étalement et la déperdition d'énergie avec une gestion économe des ressources et de l'espace.

La loi n° 2010-788 du 10 juillet 2010 dite « Grenelle 2 », dans ses articles 17 et 19, impose aux documents d'urbanisme (schémas de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme) de présenter une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pendant les dix dernières années et de justifier des objectifs chiffrés de limitation de cette consommation.

Cependant, la position, découlant des objectifs des lois « Grenelle » qui tend à privilégier l'habitat collectif et la mixité sociale et fonctionnelle, ne doit pas être dogmatique, car le modèle de la maison individuelle constitue un type d'habitation recherché par une large majorité des ménages, conformément au processus d'individualisation qui a marqué la société à partir des années soixante. Ainsi, les préceptes du développement durable de-

vront être adaptés à une géographie et une culture spécifiques. C'est la qualité du projet qui pourra emporter l'adhésion de ceux qui vont y vivre et seront les véritables acteurs de sa durabilité.

La loi n° 2014-366 du 4 mars 2014, dite loi « ALUR » est venue renforcer les dispositions relatives à la lutte contre l'étalement urbain et favorables à la préservation des espaces naturels dans les SCoT et PLU. Cela se traduit concrètement par le fait que les SCoT devront systématiquement identifier les espaces au sein desquels les PLU devront procéder à une analyse de leurs capacités de densification et de mutation et préciser les objectifs relatifs à la consommation d'espace.

Au vu du constat que l'on peut faire sur l'urbanisation des trente dernières années, la prise en compte de ces objectifs, dans leur ensemble, constituerait une inflexion majeure dans les pratiques urbanistiques de la Corse. Les travaux engagés par les collectivités qui révisent leur document d'urbanisme visent à réaliser des efforts significatifs en termes de réduction de la consommation de l'espace. Certaines communes ont réduit d'environ 25 % voire 40 % leur consommation notamment en Corse-du-Sud.

■ Les documents locaux de planification

En fin d'année 2016, environ 45 % des communes, disposaient d'un document de planification opposable (soit 163 communes sur 360, dont 33 POS (en révision), 54 PLU et 76 cartes communales). Il s'agit principalement des communes littorales et des communes urbaines ; les documents d'urbanisme couvrent ainsi environ 80 % de la population.

Par ailleurs, pour les communes ne disposant pas d'un document d'urbanisme : 22 d'entre elles se sont lancées dans l'élaboration d'un PLU ; 61 autres ont choisi de réaliser une carte communale.

À terme, au vu des procédures en cours, c'est donc 246 communes sur 360 en Corse (soit près de 68 %) qui devraient disposer d'un document de planification dès 2017.

Le 27 mars 2017, en Corse comme sur l'ensemble du territoire national, les POS seront caducs ; les communes qui, à cette date, ne les auront pas

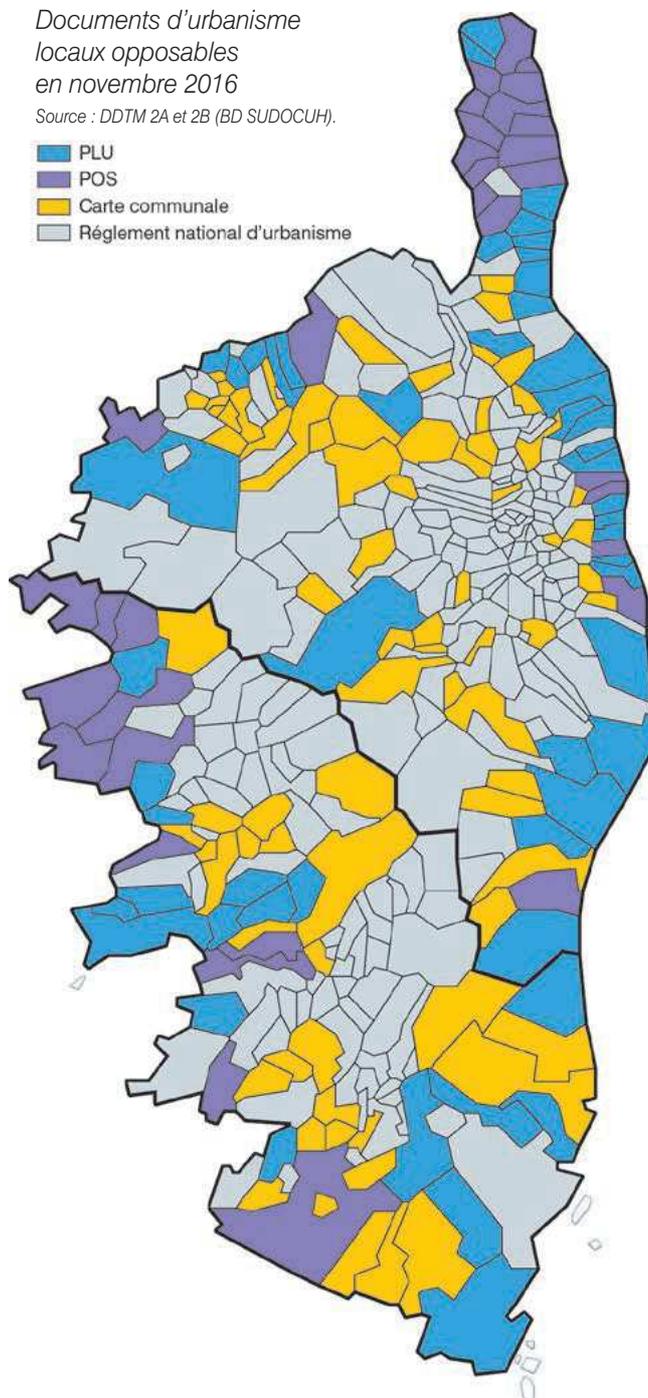
convertis en PLU tomberont dans le Règlement national d'urbanisme. Enfin, il convient de noter l'annulation (partielle ou totale) de nombreux documents d'urbanisme, principalement en raison du non-respect de la loi Littoral (dont les PLU d'Ajaccio et de Porto Vecchio en 2014).

■ Le PADDUC

Le Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) précise, compte tenu des spécificités géographiques de l'île, les modalités d'application de la loi « Montagne » et de la loi « Littoral ». Les SCoT et, en l'absence de

Documents d'urbanisme locaux opposables en novembre 2016

Source : DDTM 2A et 2B (BD SUDOCUH).





DREAL-SCoP, Gilles Porre

La construction, un secteur stratégique pour l'économie corse

SCoT, les PLU, les schémas de secteur, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec celui-ci avant le 24 novembre 2018. En l'absence de ces documents, les dispositions du PADDUC relatives à ces espaces sont opposables aux tiers dans le cadre des procédures de déclaration et de demande d'autorisation prévues au Code de l'urbanisme.

Une carte, établie au 1 : 100 000, fixe la destination générale des différentes parties du territoire. Des orientations réglementaires, contenues dans le livret IV, détaillent les prescriptions relatives à chacun des zonages définis par cette carte. Ces zonages permettent d'établir un respect des équilibres fonctionnel entre usages des sols, qui distinguent des espaces à vocation principalement urbaine et économique (tache urbaine actuelle hors bâti isolé et secteurs d'enjeux régionaux), espaces à vocation agricole (espaces stratégiques agricoles et espaces-ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnelle), espaces à vocation naturelle (et/ou agricole) (espaces naturels faisant l'objet d'une protection forte, espaces stratégiques environnementaux, espaces naturels, sylvicoles ou pastoraux, espaces remarquables ou caractéristiques au sens de la loi « Littoral »).

Ainsi, ce plan apparaît comme un document protecteur des espaces naturels et agricoles, notamment en fixant un objectif chiffré de préservation d'espaces stratégiques agricoles sur l'ensemble du territoire corse (au moins 105 000 hectares sur un total de 868 000). Il sert aujourd'hui de cadre

et fournit, sous réserve des recours engagés, un environnement réglementaire relativement stabilisé pour des documents d'urbanisme confrontés à une contestation fréquente devant le juge administratif, ainsi que des précisions dans l'application du Règlement national d'urbanisme.

Le parc de logements

L'Insee a dénombré en 2013, en Corse, 208 602 logements dont 138 964 résidences principales et 85 194 résidences secondaires. La très forte proportion de résidences secondaires est la caractéristique principale du parc de logements de la Corse.

→ Voir ci-avant § « Un étalement urbain conséquent... »

Les logements individuels sont très légèrement majoritaires (50,2 %) mais relativement moins nombreux que dans l'ensemble de la France métropolitaine. La répartition des logements par tranche d'année de construction sur l'ensemble de la Corse ne fait pas apparaître de différence notable par rapport à la moyenne nationale.

Une étude réalisée en 2015 par l'Insee et la DREAL permet d'estimer que la Corse compterait à l'horizon 2030, 46 000 ménages de plus qu'en 2009. Cette hausse résulterait principalement de l'arrivée de nouveaux habitants sur le territoire, mais aussi du vieillissement de la popu-

lation et de l'évolution des modes de cohabitation. Les personnes seules seraient de plus en plus nombreuses et ce, à tout âge. De ce fait, la taille des ménages diminuerait. La croissance du nombre de ménages suscitée par ces évolutions s'accompagne d'une augmentation des besoins en logements. Ainsi, si les tendances se maintiennent et tout en tenant compte des caractéristiques et des mutations du parc de logements, il faudrait construire 70 000 nouveaux logements dans la région d'ici 2030, soit 3 300 logements par an. Parmi eux, 40 000 couvriraient les besoins en résidences principales et 22 000 ceux en résidences secondaires.

■ La construction neuve

Sur la période 2001-2015, l'évolution du nombre de logements autorisés a été marquée par une hausse quasi-continue jusqu'à novembre 2006 (près de 5 000 autorisations sur un an contre 2 560 fin 2000). De décembre 2006 à février 2013, le niveau des autorisations a fluctué en dents de scie avec notamment une période de baisse marquée en 2008-2009, due à la crise de 2008, mais en février 2013 le niveau des autorisations était encore élevé avec près de 5 500 logements.

L'année 2013 marque le début de la crise majeure du secteur de la construction qui s'est manifesté par une réduction assez brutale du nombre de logements autorisés en Corse : - 28 % en un an alors que le taux est de - 11 % au niveau national. Le nombre de logements autorisés atteint ainsi 2 900 en mars 2014.

De 2014 à l'automne 2015, on observe une inversion de la courbe suivie d'une très forte augmentation en fin d'année 2015 : phénomène conjoncturel uniquement liée à la délivrance de quelques permis concernant 2 400 logements collectifs sur la région ajaccienne, où le PLU de la commune a bénéficié d'un sursis à annulation. La moyenne sur cinq ans s'établissant à 4 800 logements neufs supplémentaires par an en Corse.

Les périodes de crise correspondent depuis 2006 aux années où le logement collectif connaît des difficultés. Alors, qu'avant 2003, le nombre de logements collectifs autorisés était inférieur au nombre de maisons individuelles, en février 2013 il était 1,6 fois plus élevé.

Tous logements confondus, la surface moyenne d'un logement neuf en 2015 est de 85 m² ; elle est de 120 m² pour un logement individuel et 62,5 m² pour un logement collectif.

■ La qualité du patrimoine ancien

La Corse conserve un patrimoine exceptionnel d'architecture rurale ancien. Ces réalisations, qui ont vu le jour dans des temps difficiles, participent d'une volonté collective aujourd'hui disparue et sans laquelle il sera difficile de satisfaire aux objectifs optimistes de l'aménagement durable. Elles sont menacées par l'exode rural, l'indivision et la méconnaissance de leur valeur.

Les qualités thermiques du bâti ancien sont inégales, mais certains éléments techniques méritent d'être relevés : fenêtres avec contre-volets intérieurs et volets extérieurs, toitures doublées d'un platelage et isolées par des éléments végétaux. En outre, la production des matériaux de construction ne nécessitait que très peu d'énergie.

→ Voir § « Les paysages naturels et le patrimoine bâti
La montagne » page 140

Devant la dégradation de ce patrimoine traditionnel dont l'exemplarité pourrait éclairer l'urbanisation future de la Corse, il est important de maintenir les mesures conservatoires et les actions éducatives déjà engagées par l'Office de l'environnement de la Corse (OEC) et les Conseils d'architecture d'urbanisme et d'environnement (CAUE), notamment en direction de tous les publics. À titre d'exemple, chaque année depuis 2006, le CAUE de la Haute-Corse, dans le cadre d'un programme pédagogique initié par l'OEC et en collaboration avec l'Éducation nationale, intervient auprès d'un public scolaire (une dizaine de classes primaire et collège) autour d'un projet sur le patrimoine de proximité. Le CAUE de la Corse-du-Sud a mis en place également depuis plusieurs années un cycle « Patrimoine et pédagogie », véritable parcours de découverte et de sensibilisation à l'architecture et à l'urbanisme proposé aux scolaires de la ville d'Ajaccio.

D'autres initiatives, comme les « Sentiers du patrimoine » réalisés par l'OEC (treize à la fin de l'année 2016) constituent des itinéraires de découvertes basés sur la valorisation du patrimoine matériel et immatériel. Ils s'adressent à tous les publics et

permettent la mise en commun des ressources locales, une meilleure accessibilité physique, culturelle et virtuelle du patrimoine et de recréer du sens et des liens entre les acteurs et les générations du territoire. Les techniques de construction en pierres sèches occupent une grande place. Afin d'assurer la pérennité du dispositif, les sentiers du patrimoine font l'objet d'un suivi et d'une évaluation par des représentants de l'OEC.

La mise en place de formations « Calade et pierre sèche » par la Chambre régionale de métiers et de l'artisanat de Corse en Alta Rocca est également à noter. Le GRETA de Haute-Corse propose un certificat de qualification professionnelle « Ouvrier professionnel en pierre sèche ».

L'éco-construction : une nécessité pour s'adapter aux changements climatiques

Diviser par quatre les émissions françaises de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 est un objectif ambitieux et volontariste engagé par la France, mêlant un ensemble de considérations sociétales, techniques, technologiques et économiques avec en toile de fond des enjeux majeurs pour les pouvoirs publics. En Corse, le secteur du bâtiment représente 42 % des émissions de gaz à effet de serre et 41 % de la consommation énergétique. L'objectif d'autonomie énergétique de la Corse à l'horizon 2050 fixé dans le SRCAE nécessite un travail important sur la réduction de la consommation énergétique de des bâtiments. Afin de parvenir à cet objectif, il sera nécessaire d'atteindre une cadence de 3 000 rénovations énergétiques globales de logements par an dès 2020 et de la maintenir pendant trente ans. Les pouvoirs publics aussi bien locaux que nationaux font converger les moyens vers cet objectif à travers le projet ORELI (Outil pour la rénovation énergétique du logement individuel) de la CTC et le renforcement des moyens financiers de l'ANAH (Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat).

■ Une estimation du coût des travaux de rénovation énergétique du parc

Une étude de la Fédération française du bâtiment (FFB) et du COSTIC a défini les différentes interventions à mener sur les logements et a permis de recenser les travaux à réaliser pour chaque type de logement, que ce soit pour la structure du bâtiment ou les systèmes énergétiques. Le montant cumulé des travaux possibles est légèrement supérieur à deux milliards d'euros. Les travaux de rénovation dans les résidences secondaires représentent un potentiel de 0,86 milliard d'euros contre 1,1 milliard dans les résidences principales. Toutefois, il peut sembler légitime de penser que les résidences secondaires seront moins prioritaires ou sujettes à rénovation car moins utilisées ou seulement en été.

Pour autant, ce secteur n'a pas encore connu la hausse d'activité que devrait générer la rénovation énergétique des logements en dépit des aides financières qui l'accompagnent (crédit d'impôts, éco-PTZ, ANAH, dispositif Agir plus).

Le secteur de l'entretien-rénovation de logements représente, en 2014, 36 % de l'activité du bâtiment en Corse. Il se démarque par sa forte stabilité sur la période 2008-2014, où il a été très peu sensible aux variations économiques à la différence de la construction neuve.

Les dispositifs d'aides obligent à avoir recours pour les travaux à des entreprises labellisées RGE (« reconnue garante de l'environnement ») dont le nombre en Corse reste faible : 86 en 2014, 151 en 2015, 172 en mai 2016 ⁷⁰.

Néanmoins, les politiques publiques s'organisent avec pour but une montée en puissance permettant d'atteindre les objectifs du SRCAE (3 000 logements rénovés par an) et de la loi Transition énergétique pour la croissance verte. Ainsi, si l'éco-PTZ ne rencontre toujours pas le succès que l'on aurait pu imaginer en 2009 à la mise en place de ce dispositif au point de ne générer aucun prêt en 2015, le crédit d'impôts « Développement durable », devenu crédit d'impôts « Transition énergétique » fonctionne plutôt bien en Corse.

70 - Source : Ademe, mai 2016.

| | Corse-du-Sud | Haute-Corse | Corse |
|---|--------------|-------------|--------------|
| Nombre d'actions réalisées | 1 406 | 1 276 | 2 682 |
| Montant total de travaux déclarés par les ménages | 6 625 229 € | 5 800 358 € | 12 425 587 € |

Crédit d'impôts « Développement durable » - Année 2015 (revenus 2014)

Source : CEREC, 2015

Ainsi en 2015, ce sont près de 2 700 actions de rénovation énergétique qui ont été entreprises pour plus de 12,4 millions d'euros de travaux [tableau ci-dessus]. Ces actions portent principalement sur l'isolation thermique (isolation des parois vitrées pour 35 %) et l'installation d'équipements de production d'énergie utilisant une source d'énergie renouvelable (appareils de chauffage ou de production d'eau chaude, etc.). Le montant moyen de crédit d'impôts par foyer en Corse (1 377 euros) est légèrement supérieur à la moyenne française (1 350 euros).

Les politiques publiques s'organisent pour que les objectifs du SRCAE et de la loi Transition énergétique pour la croissance verte puissent être atteints. Le Plan de rénovation énergétique de l'habitat en 2013 symbolisé par la mise en place des « Point rénovation info service » et le projet ORELI débutant en 2016 sont des applications concrètes de ces politiques.

Le projet ORELI consiste à rénover 200 logements pilotes constituant l'ensemble du panel des logements individuels en Corse afin d'en tirer les enseignements nécessaires à la mise en place d'outils permettant d'atteindre les 3 000 rénovations par an en 2020. Ces rénovations, qui viseront un niveau BBC-rénovation, bénéficieront d'aides financières de la Région en sus des aides déjà existantes et surtout d'une ingénierie, d'un suivi des travaux et des consommations énergétiques post-travaux renforcées.

■ **Accompagnement et formation**

Une étude de la Cellule économique régionale Corse pour le BTP réalisée en 2011 pour les deux maisons de l'emploi d'Ajaccio - Pays ajaccien et Sud-Corse fait apparaître que le dispositif d'offre de formation est globalement complet et adapté aux exigences du Grenelle tant au niveau de la formation initiale que continue.

La priorité actuelle en matière de formation sur la thématique de la transition énergétique en

Corse concerne l'obtention du label RGE par un nombre suffisant d'entreprises. Les entreprises de bâtiment connaissent de réelles difficultés à former leurs salariés en raison de leur faible taille et d'un *turn-over* important. Le nombre minimal exigé de participants aux formations trop élevé (de 8 à 10), ainsi que le regroupement des formations proposées dans des centres régionaux ne favorisent également pas la participation des entreprises aux actions de formation.

■ **Les éco-matériaux**

La réduction de la consommation énergétique du parc de logements en Corse, suite aux renforcements des législations en matière énergétique dans le logement neuf (RT 2012) et aux politiques visant à promouvoir la rénovation énergétique, pose aussi la question de l'accessibilité aux éco-matériaux. En effet, l'énergie grise (énergie consommée pour produire, poser, déconstruire et recycler les matériaux d'une construction) constitue une part non négligeable de l'impact écologique des bâtiments ainsi l'usage de matériaux bio-sourcés permet de réduire considérablement cet impact.

Cette rénovation écologique peut être coordonnée au niveau local dans le cadre de programmes concertés de type OPAH Énergie ou Agendas 21. Le potentiel de la filière bois locale a été remis très récemment au cœur de la problématique environnementale, et notamment en vertu de la loi Transition énergétique pour la croissance verte qui favorise l'emploi du bois comme matériau ou combustible. Des projets pilotés par l'État et la CTC visent à promouvoir l'utilisation de ces matériaux en Corse, notamment le plan de relance de la filière bois qui devrait être approuvé en 2016.

On constate également, d'après plusieurs études micro-régionales menées par l'OEC et le BRGM, une disparition des carrières d'extraction des matériaux locaux et le recours de plus en plus fréquents à des matériaux exogènes. Cette situation a conduit le ministère de la Culture à envisager de nouvelles possibilités d'extraction

prévoyant les prélèvements temporaires dans le cas de restauration de bâtiments anciens dont l'intérêt patrimonial ou architectural justifie

que celle-ci soit effectuée avec leurs matériaux d'origine prélevé dans la carrière d'origine ou une carrière proposant un matériau analogue.

Urbanisation et logement

Caractéristiques principales

- Importance des espaces préservés et meilleure prise en compte des enjeux par les politiques
- Entrée en vigueur de la loi Transition énergétique pour la croissance verte, du SRCAE et du Plan de rénovation énergétique de l'habitat (intégrant la mise en œuvre du dispositif ORELI)
- Existence du GIRTEC et création de l'OFC
- Importance d'un patrimoine ancien de qualité, mais gravement menacé par l'indivision, l'exode rural et la perte des repères architecturaux qui s'imposaient au moment de leur construction, la perte des savoir-faire et l'absence de matériaux locaux
- Urbanisation rapide, consommatrice d'espace et non maîtrisée
- Forte pression spéculative sur le littoral au détriment de l'agriculture, des espaces naturels et de la biodiversité
- Implantation diffuse génératrice de surcoûts, sans cohérence avec le réseau routier et la desserte par les transports en commun
- Architecture contemporaine, dans l'ensemble, sans spécificité ni recherche de continuité avec l'existant
- Parc de logements marqué par une forte proportion de résidences secondaires
- Importance du nombre de constructions neuves en regard de la population
- Difficultés de formation des entreprises de bâtiment dues à leur faible taille et à un *turn-over* important, au regroupement de formations dans des centres et au nombre exigé de participants aux formations, trop élevé
- Parc de logements construit à 50 % avant l'existence d'une réglementation thermique
- Nombre réduit d'entreprises labellisées RGE

Tendances évolutives

- Marché de la rénovation énergétique important pour les entreprises compte tenu de l'état du parc
- Offre de formation conséquente et adaptée en augmentation depuis plusieurs années
- Adaptation progressive des métiers aux exigences du « Grenelle »
- Émergence de documents supra-communaux

■ Point positif ■ Point négatif

Objectifs de référence

Engagements internationaux

1992, Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)

Engagements nationaux

Code de la construction et de l'habitation

Code de l'urbanisme

2011, Plan national d'adaptation au changement climatique 2011-2015 et sa future révision

2000, Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains

2005, Loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux (NOR : AGRX0300111L)

2009, Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre de la loi « Grenelle 1 »

2010, Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite loi « Grenelle 2 »

2014, Loi n° 2014-366 du 4 mars 2014 relative à l'accès au logement et à un urbanisme renouvé, dite loi « ALUR »

2015, Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

2015, Stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable (SNTEDD) 2015-2020

Engagements régionaux

2013, Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)

2015, Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC)

Agenda 21 régional

Engagements locaux

À venir, SCoT du pays de Balagne (en cours d'élaboration)

À venir, SCoT de la Corse orientale à venir (périmètre arrêté)

Les sports et loisirs liés à la nature

Contrairement à d'autres régions les pressions les plus importantes sont limitées à quelques mois de l'année et en particulier à la saison estivale. Quant aux infrastructures qui permettent le développement de ces activités (infrastructures de transport, pistes d'accès, installations portuaires, etc.), elles exercent également une pression sur les milieux naturels et nécessitent une meilleure structuration des acteurs, des espaces et des activités. Pour un développement économique durable, il sera nécessaire de maîtriser les conditions d'exercice des diverses activités économiques et le développement des infrastructures associées pour lesquelles une labellisation doit être envisagée.

Les pouvoirs publics et gestionnaires cherchent par la concertation à accompagner les pratiques tant existantes qu'en développement, au-delà du simple cadre des espaces protégés cela afin d'aboutir à l'élaboration d'outils efficaces comme les conventions d'usage ou les chartes.

Les professionnels diplômés qui organisent les activités ont dans l'ensemble pris conscience de la nécessité de préserver l'environnement et sont associés aux acteurs publics dès la phase de création de leur activité. Ils bénéficient de formations souvent locales et font découvrir l'environnement aux usagers. Tous sont dans l'attente d'informations environnementales et réglementaires.

Le développement des sports de pleine nature doit être maîtrisé, afin de respecter, notamment, le droit relatif à la propriété des Espaces, sites et itinéraires (ESI), d'être compatible avec les objectifs de préservation de l'environnement et les autres usages. Afin de concilier ces différents enjeux, le législateur a confié cette compétence particulière

aux conseils départementaux. Dans cet objectif, ils ont la charge d'élaborer un plan départemental des espaces, sites et itinéraires relatif aux sports de nature : le Plan départemental des espaces, sites et itinéraires (PDESI, art. L. 311-3 du Code du sport) qui inclut le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR, art. L. 361-1 du Code de l'environnement).

Ce PDESI est élaboré sur la base d'une proposition de la Commission départementale des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature (CDESI, art. 50-2 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984) dont les modalités de fonctionnement et la composition sont fixées par l'assemblée départementale. La CDESI a été installée en 2015 en Haute-Corse et en novembre 2013 en Corse-du-Sud. Les schémas départementaux des activités de nature recensant toutes les activités sont en cours d'élaboration.

L'organisation de manifestations sportives (raids nature, trails, courses VTT, courses hors stade, raids équestres, etc.) est soumise à évaluation des incidences sur les zones Natura 2000 et à autorisation sur les terrains du Conservatoire du littoral. Elles font l'objet d'un état des lieux contradictoires avant et après l'opération avec les organisateurs et prévoient la remise en état du site si des dégradations sont constatées. En 2009, suite à une grande démarche de concertation, le Département de la Haute-Corse et le Conservatoire du littoral ont élaboré, et signé avec une trentaine d'usagers organisés, une « Charte des bons usages dans l'Agriate » destinée à valoriser les acteurs respectueux du site et présentant des gages de qualités. Le document est en cours de renouvellement.



Brice Guyon

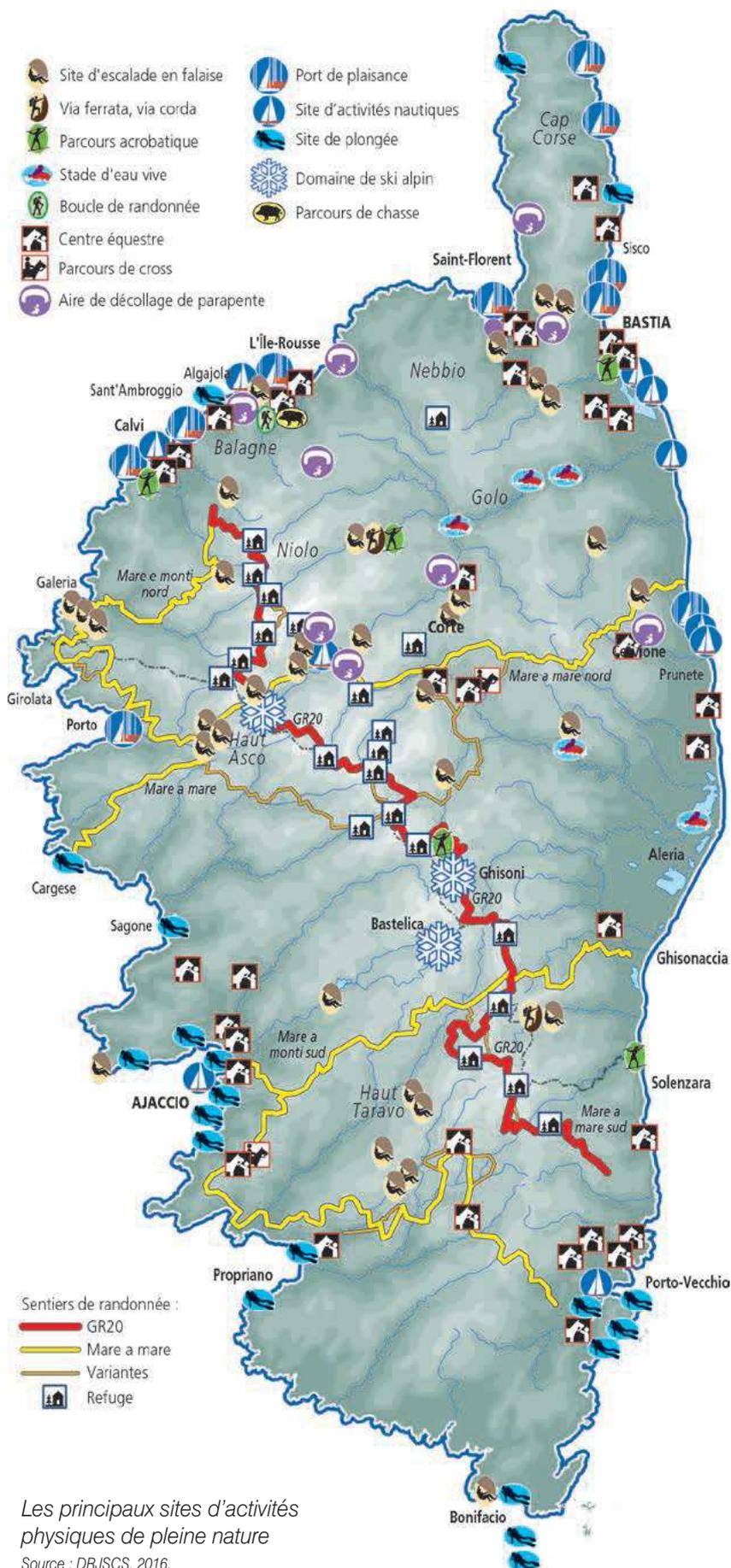
La randonnée et les épreuves sportives pédestres

L'aménagement des **sentiers de randonnée** (sentier du littoral, « *mare a mare* », « *mare a monte* », GR 20) constitue un atout majeur et structurant pour le développement de cette activité.

Le Plan départemental d'itinéraires de promenade et de randonnée, compétence départementale (loi du 22 juillet 1983), a pour objectif de créer un réseau de sentiers de randonnée accessible à tous les types de pratiques tout en permettant la sauvegarde des chemins ruraux.

La réhabilitation et l'ouverture de sentiers, au-delà des grands sentiers d'itinérance, a permis de structurer l'offre et de permettre une mieux répartir la circulation des randonneurs sur l'ensemble du territoire départemental.

Fin 2016, le PDIPR de Corse-du-Sud, finalisé en 2013, compte près de 2 000 km de sentier de randonnée avec différents types de pratiques : familiale, promenade, itinérance, sportive, etc. Le Département de la Corse-du-Sud s'est engagé dans une politique de développement maîtrisé des activités de pleine nature d'une part par l'entretien et la gestion de plus 1 500 km de sentiers de randonnée par des agents départementaux (agents de protection de l'environnement) et d'autre part par la mise en œuvre de programmes d'aménagements de sentiers, des travaux de sécurisation (mise en place de passerelles et de signalétique directionnelle) ainsi que des opérations de valorisation (signalétique patrimoniale). Les sentiers inscrits au PDIPR bénéficient de ces aménagements ainsi que d'un balisage homogène sur l'ensemble du territoire.



Les principaux sites d'activités physiques de pleine nature
Source : DRJSCS, 2016.



DREAL Corse

La randonnée connaît un développement croissant qui, lorsqu'elle est pratiquée dans les secteurs abritant des espèces faunistiques ou floristiques vulnérables, peut nuire à la préservation des équilibres biologiques si des mesures protectrices ne sont mises en œuvre. Par ailleurs, la réouverture des sentiers permet d'une part de restaurer des corridors biologiques disparus et d'autre part de garder le milieu naturel ouvert par un entretien maîtrisé.

Le développement des **courses « hors-stade »** nécessite une concertation préalable impliquant l'ensemble des acteurs concernés. En effet, ces événements induisent un nombre important de personnes sur des sites naturels et des procédures doivent être formalisées afin de prévenir des éventuels effets néfastes.

En Corse-du-Sud, un guide des bonnes pratiques est en cours d'élaboration. Il s'agit d'un *vade-mecum* de consignes et obligations à respecter en vue de maintenir la préservation des espaces naturels traversés. Il s'imposera de fait aux associations faisant appel à un soutien financier auprès du Département et sera transmis à l'ensemble des organisateurs de manifestations sportives se déroulant sur les sentiers du PDIPR.

Au-delà du PDIPR en cours de réactualisation et des travaux engagés par la CDESI, le Département de la Haute-Corse dans le cadre d'une convention avec le Conservatoire du littoral ouvre et entretient des sentiers de promenade et de randonnée pédestre ouverts aux publics. Sont ainsi concernés des parcours dans l'Agriate, en Balagne, dans le Cap et en Plaine orientale. Le même type de convention existe en Corse-du-Sud. L'ensemble des sentiers de randonnée situés sur les terrains du Conservatoire du littoral sera à terme inscrit au PDIPR.

La présence des gardes départementaux du littoral (une vingtaine en Haute-Corse et 27 en Corse-du-Sud) permet d'assurer une surveillance des sites, d'informer le public et de faire respecter les réglementations. Ces gardes ont également un rôle important en matière de sécurité (surveillance incendie, pouvoir de police au travers de leur assermentation notamment).

Sur certains sites sensibles ont été mises en place des zones d'interdiction temporaires ou permanentes d'accès aux randonneurs (pozzines de Melo et de Creno, zones de mise bas des mouflons de Tassinetta, zones de nidification des gypaètes). Dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie de création des aires protégées, l'extension de zones de préservation est envisagée.

La randonnée naturaliste, activité bien développée ou en plein essor dans des régions riches en biodiversité, représente en Corse un pôle d'activité non négligeable grâce à sa faune et sa flore endémique (sittelle corse, orchidées, plantes de montagne, papillons, etc.) doublée d'une variété de paysages importante. Souvent pratiquée individuellement ou en petits groupes spécialisés, elle a tendance à se développer et présente un intérêt certain car pratiquée souvent hors saison estivale. Dans certains cas un minimum d'encadrement spécialisé serait nécessaire pour limiter les impacts potentiels.

La randonnée équestre

Il existe en Corse 48 centres équestres assez également répartis sur le territoire et huit courses hors centre équestre⁷¹. Les impacts négatifs générés par cette activité sont négligeables à l'exception du passage sur des sols fragiles, comme les dunes. Un recensement des itinéraires est en cours ; il sera intégré dans les PDIPR et affiché dans l'application *Géosport1* (DRJSCS) sur la base des informations transmises par le CRE. Les randonnées équestres sur les plages nécessitent une concertation du fait de leur développement.

⁷¹ - Source : DRJSCS d'après le site du Comité régional d'équitation (CRE).

La randonnée motorisée

La circulation terrestre à moteur dans les espaces naturels est sauf exception interdite par la Loi ⁷². Sur certains sites protégés (terrains du Conservatoire du littoral, communes du PNRC, chemins de randonnée composant les PDIPR, forêts bénéficiant du régime forestier, espaces naturels des départements, etc.), cette réglementation est renforcée.

Sur les terrains du Conservatoire du littoral, des aménagements destinés à protéger les milieux les plus fragiles et à limiter les conflits d'usages ont été réalisés (ganivelles, dispositif anti-intrusion, etc.). Des pistes ont été cicatrisées et les plans de circulations redéfinis.

L'activité de découverte de la Corse par les circuits **4 x 4**, **quad** et **moto** répond à une demande sociale forte. Elle est organisée par une douzaine d'entrepreneurs insulaires diplômés, dont les itinéraires et leur fréquentation ont été évalués. Toutefois, d'autres opérateurs non locaux échappent à la plupart des statistiques compte tenu de la clandestinité de leur présence. On constate sur internet notamment la diffusion d'image faisant la promotion de pratiques interdites en milieu naturel. Une cellule de veille est assurée par la DRJSCS pour enrayer cette fréquentation migrante, en partie due à des régimes de protection plus draconiens dans leurs régions d'origine.

La pratique sportive concerne une vingtaine de clubs, évoluant pour la plupart sur des terrains ou circuits privés. Une minorité de licenciés pratique la discipline d'**enduro** et s'entraîne sur des chemins. Très peu de manifestations sont organisées en Corse.

Les pratiques individuelles de loisirs (liées à la randonnée, à la chasse ou à la pêche) sont par contre particulièrement anarchiques et sont difficiles à maîtriser.

La circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels peut générer dérangement de la faune, destruction de plantes rares ou endémiques, braconnage, dégradation des plages, pollution, bruit et conflits d'usage. Sur certains itinéraires, les comportements inadaptés induisent une dégradation des sites du fait des ravinements.

Une structuration des professionnels est nécessaire. À ce titre, la DRJSCS organise, en lien avec les partenaires régionaux, une concertation avec l'ensemble des professionnels en vue de finaliser une charte de bonnes pratiques. Cette charte, qui pourrait prévoir la communication des tracés et des dates d'usage pour l'ensemble des activités de randonnée motorisée, constituerait un label de reconnaissance des signataires.

Les Plans départementaux des itinéraires de randonnées motorisées, à l'image de ce qui se passe dans les autres régions, sont difficiles à réaliser. Une commission thématique a été mise en place dans le cadre des travaux de la CDESI en Corse-du-Sud afin de mener une réflexion commune avec l'ensemble des acteurs sur les moyens à mettre en œuvre pour préserver et concilier les usages en randonnée motorisée.

La pratique des **taxis 4 x 4** se développe en Haute-Corse (Agriates par exemple) et doit être accompagnée.

→ Voir aussi ci-après le § sur la plaisance page 171

Les voies vertes, le cyclotourisme et le vélo tout terrain

Il n'existe que très peu de linéaire de **pistes cyclables** et presque uniquement en site urbain.

Trois projets de voies vertes sont à l'étude :

- le plus avancé concerne la ville de Bastia (traverse nord-sud en bord de mer entre Port Toga et la Marana, 4 km). Ce projet devrait être étendu pour permettre la liaison Bastia-Bonifacio dans le cadre de l'itinéraire EuroVélo n° 8 ;
- le deuxième, porté par la CAPA et le Conseil départemental, consisterait en un itinéraire entre la Gravona et le site de la Parata par Saint-Antoine ;
- un dernier projet doit permettre de relier l'agglomération de Porticcio au site de la Parata par le bord de mer.

Le **cyclotourisme** est limité à des usagers avertis du fait de la topographie (fortes pentes).

72 - Article L. 362-1 du Code de l'environnement.

Concernant le développement de l'offre « cyclo-tourisme », on peut noter les initiatives suivantes :

- l'édition d'un guide du cyclotourisme pour la Corse (Agence du tourisme de la Corse) et d'un pour la Haute-Corse (Conseil départemental) ;

→ <http://www.haute-corse.fr/site/uploads/telechargements/cyclo-haute-corse.pdf>

- la participation de la CAPA et de la communauté de communes de l'Oriente à des appels à projets européens.

Compte tenu des évolutions techniques rapides des vélos à assistance électrique, la pratique de ces activités dans les années futures va sans doute progresser.

→ Voir § « Transports et déplacements durables » page 177

Pour le **vélo tout terrain** (VTT), on observe tout comme pour les loisirs motorisés, un manque de

parcours organisés. Sur certains itinéraires, à dire d'experts, la situation se dégrade du fait des ravinements observés sur les sentiers. Un plan régional de développement des activités a cependant été proposé par le Comité régional de cyclisme. Le nombre de pratiquants et les manifestations sportives augmentent néanmoins fortement.

À noter que les EPCI souhaitent développer cette offre et que de nombreux professionnels sollicitent des aides pour s'équiper en VTT. Le Syndicat mixte du PNRC a mis en place le premier site VTT labellisé Fédération française de cyclisme, « *Site VTT-FFC Castagniccia Mare e Monti n° 216* », en 2013. Parallèlement, depuis 2014, ont été mis en place un « *Espace Cyclo sport* » qui a été labellisé FFC et, à titre d'expérimentation, deux « *stations VTT* » en milieu rural.

Les sports d'eau vive

Le réseau hydrographique corse a pour caractéristique de grandes variations de niveau qui limitent la majorité des activités au printemps. La pratique de l'hydro-speed et du raft est très faible, celle du kayak se limite à des pratiquants de bon niveau, souvent étrangers, évoluant principalement sur des rivières d'altitude. Pour ces activités, on n'assiste pas à un tourisme de masse comme cela peut se pratiquer dans d'autres régions.

La pratique du **canyonisme** attire en revanche de plus en plus d'adeptes. On estime le nombre de pratiquants à 50 000 durant la saison estivale. Si les impacts environnementaux sont peu connus, une étude réalisée par l'université de Corse en 2013 indique qu'ils seraient limités ⁷³.

Le phénomène est néanmoins géographiquement contenu : seuls neuf ou dix canyons sur les 73 identifiés sur l'île font l'objet d'une commercialisation et d'un suivi via des études comportant des comptages ⁷⁴.

La gestion de la fréquentation est réalisée, sur terrains publics, par certaines communes en limitant le nombre de professionnels autorisés à exploiter le site. Une ou deux communes ont pris des arrê-



DRJSCS, Thierry Olive

73 - Étude de l'université de Corse, laboratoire d'hydrobiologie, 2013, financée par l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse.

tés d'interdiction pour des motifs de sécurité publique. Pour les terrains privés, il n'existe pas de dispositif de régulation de la pratique (Pulischellu par exemple). Il n'y a pas de réglementation locale d'usage des canyons, mais des chartes de bonne conduite ont été élaborées par les professionnels.

L'augmentation des usagers liée au développement de la **randonnée aquatique** (sur le Vecchio ou le Tavignano par exemple) et du « **ravinisme** » (remontée de cours d'eau) pourraient avoir des impacts importants sur les poissons.

Des cartes des rivières autorisées à la pratique du **kayak** (mentionnant notamment les accès) sont en cours d'élaboration. Ces cartes, qui sont appelées à être relayées par les offices du tourisme, pourraient être généralisées à l'ensemble des activités de sport d'eau vive.

Au rang des activités de loisirs, la **baignade** estivale en eau douce impacte les milieux aquatiques par le piétinement des fonds et la mise en suspension des sédiments à une période où les milieux sont fragilisés.

Les activités aériennes

Une réglementation restrictive s'applique au survol des réserves naturelles.

La pratique du **parapente** recèle des possibilités considérables, pour la plupart encore inexploitées, compte tenu de l'étendue et de la variété du relief montagneux et des paysages. Néanmoins, des interférences de la pratique de cette activité avec la reproduction des grands rapaces (aigle royal et gypaète barbu) ont déjà été notées en Corse et pourraient survenir sur certains territoires ou leur contrôle serait alors nécessaire (zones de sensibilité majeure pour le gypaète barbu, rayons proches des nids d'aigles).

Le « **base jump** », activité à sensation forte et encore très marginale, pourrait dans les prochaines années avoir des incidences sur des populations d'oiseaux si elle est pratiquée dans des secteurs à fort enjeu de conservation (Capu Rossu...).



Robert Pouliquen, Ligue corse de parapente

Parapente sur le littoral corse

Le développement des activités de découverte par **hélicoptère** peut engendrer des nuisances préjudiciables à la grande faune (mouflon, gypaète, aigle royal, avifaune des milieux humides). C'est particulièrement vrai sur le massif de Bavella pour le mouflon. Plus ponctuellement, les baptêmes de l'air peuvent aussi, selon l'itinéraire, poser problème (les services de l'État sont en général consultés pour avis). Dans le cadre de sa charte le PNRC a un rôle important à jouer pour la concertation en amont de ses activités.

La pratique d'**ULM** et de para-moteurs est en train de se développer mais reste marginale.

Une activité nouvelle est aussi apparue, le survol par **drones** de divers milieux ; les arrêtés ministériels du 17 décembre 2015 encadrent leur conception et leurs conditions d'utilisation. En fort développement, cette activité peut ponctuellement interférer avec l'avifaune (attaque du drone par des rapaces comme l'aigle royal avec dommages mutuels, perturbation des nids colonies de reproduction). Une partie de l'usage professionnel des drones est encadrée par voie de déclarations préfectorales après avis de la DGAC, DREAL, etc.

Hors réserves naturelles, il est difficile de cadrer les usages individuels qui sortent du cadre juridique des arrêtés du 15 décembre 2015. Une cartographie des zones soumises à interdictions ou à restrictions pour l'usage, à titre de loisir, d'aéronefs télé-pilotés (ou drones) basée sur l'arrêté « Espace » du 17 décembre 2015 et un guide à destination des particuliers et des professionnels ont été établis par les services de l'aviation civile.

Les activités de montagne

■ Le ski

La pratique du **ski alpin** est relativement stable même si elle reste tributaire d'un enneigement aléatoire et que le terrain s'y prête mal.

La pratique des randonnées hivernales en **raquettes**, qui a supplanté la pratique du ski de fond, est en nette progression dans tous les massifs montagneux de l'île, certains sites répertoriés (Coscione, Verdanèse, Val d'Ese, Camputile, Verggio) s'y prêtant particulièrement. Il convient néanmoins de noter un manque d'aménagement malgré la volonté des communes de développer cette activité dont les retombées économiques pourraient être importantes en matière de produits touristiques.

La pratique du **ski de randonnée** reste limitée à un nombre restreint de pratiquants aguerris en raison de la difficulté des itinéraires. Les raids de randonnée en ski se développent (Asco, Castel di Verggio...). Des questions d'impact environnementaux et de sécurité pourraient se poser si cette tendance se confirmait.

■ L'escalade

La pratique de l'**escalade** connaît un essor régu-

lier, tant en nombre de pratiquants que de sites équipés quelle qu'en soit la forme (équipements simples, via ferrata...). Le développement parfois non planifié ou non maîtrisé de cette activité peut nuire à la flore et à la faune rupestre (rapaces).

Le développement des « **parcours acrobatiques** en hauteur » après avoir connu un engouement important par le passé s'est stabilisé voire a légèrement régressé.

Les activités marines

Une démarche participative, à l'effort collectif de bonne gestion de la mer, a été initiée par les acteurs organisés des loisirs nautiques et s'est concrétisée par la signature d'une charte des loisirs nautiques en Corse qui dépasse le cadre des espaces protégés. Basée sur des engagements volontaires souvent plus contraignant que la réglementation, elle constitue un outil de promotion, d'information et de sensibilisation des usagers.

Les impacts de ces activités proviennent principalement de quatre facteurs :

- les mouillages : les ports et installations de plaisance cumulent environ 7 700 places permanentes et plus de 3 000 de passage⁷⁵. En saison estivale cette capacité s'avère insuffisante même si de nouveaux mouillages organisés ont vu le jour et qu'une réglementation spécifique a été mise en place pour les plus grosses unités. Les mouillages non organisés participent à la destruction de l'herbier de posidonies et coralligènes et à la dissémination d'espèces invasives (*Caulerpa sp*) ;
- les rejets polluants : macro-déchets, hydrocarbures et produits chimiques, eaux noires et grises. La réglementation impose depuis 2015 l'absence de rejets des eaux usées par les navires ;
- le bruit : les motorisations font l'objet de progrès continus qui limitent cette nuisance (moteurs quatre temps) ainsi que les rejets d'huile. L'usage bateau hybride (diesel/électrique) de promenade en mer reste confidentiel à Scandola ;
- la sur-fréquentation qui peut provoquer le dé-



DRJSCS, Thierry Olive



DRJSCS, Francis Machecourt

La plongée sous-marine, une pratique en plein essor

rangement des espèces et accentuer les points précédents.

■ La plongée sous-marine

Destination française prisée pour cette discipline, la Corse dispose de nombreux sites réputés et structures professionnelles.

La plongée en scaphandre autonome est une activité très pratiquée pendant la période estivale. Elle représente environ 178 000 plongées par an. Ce chiffre totalise le nombre de plongées (une plongée par jour et par personne) qu'effectuent les plongeurs, quel que soit leur niveau, sur une année ⁷⁶.

Les acteurs locaux diffusent aux usagers de l'information environnementale et participent aussi à des travaux scientifiques (observations naturalistes et dans le cadre du réseau de surveillance de *Caulerpa taxifolia* et *Caulerpa cylindracea*). Les principaux spots ont été équipés de mouillages fixes qui limitent les dégradations.

La fréquentation des sites en période estivale induit sans doute des impacts conséquents mais permet aussi de mieux conserver les sites comparables inutilisés.

■ La plaisance et les promenades en mer

Depuis plusieurs années, la navigation de plaisance, connaît une progression constante en

Méditerranée. C'est une activité importante en Corse, notamment de mai à octobre, avec un pic de fréquentation en juillet et août, où cette activité passe du simple au double.

La flotte de plaisance corse est caractérisé par ⁷⁷ :

- la surreprésentation des bateaux à moteur par rapport aux voiliers, une tendance qui s'accroît depuis 2000 ;
- la surreprésentation des petites unités (situation comparable au contexte national), mais une tendance à l'allongement progressif de la taille des bateaux neufs (qui confirme l'existence d'un renouvellement chez les propriétaires) ;
- une augmentation des bateaux de 6 à 8 m à partir des années 2000. La proportion des tailles ne présente aucune évolution en France continentale.

Le marché de la plaisance, contrairement à celui de la France métropolitaine, en baisse, est stable à un niveau de transaction (neuf et occasion) de l'ordre de 4 100 unités.

Le nombre de permis côtier délivrés annuellement, de l'ordre de 2 500, en hausse depuis 2008, témoigne aussi de l'engouement pour cette pratique ainsi que du développement du secteur de la location.

La grande plaisance (navires de longueur supérieure à 24 m) est un phénomène récent et en extension. La flotte mondiale est estimée à 6 000 unités et a doublé dans les dix dernières années. La Méditerranée occidentale concentre

76 - Delsaux Y., 2010. La plongée sous-marine - Enquête sur les retombées socio-économiques d'un loisir sportif de nature. Rapport de master Développement du tourisme durable - Université de Corse.

77 - PADDUC Annexe 6 : Chapitre individualisé valant Schéma de mise en valeur de la mer, 2015.

Affluence sur l'île Lavezzu

Le cas de l'île Lavezzu dans la réserve naturelle des Bouches de Bonifacio (RNBB), illustre bien la fréquentation des espaces maritimes marins remarquables. En 2015, la fréquentation annuelle y est évaluée à 250 000 personnes.

L'OEC, gestionnaire de la réserve, estime que les trois quarts des débarquements sont effectués par les navettes de passagers, 14 % par les bateaux restaurants et 12 % à partir des bateaux de plaisance ancrés. Ce sont près de 4 300 bateaux qui ont accosté à l'île Lavezzu entre les mois de juillet et août 2015. Cette fréquentation nautique est composée de voiliers (48 %) et de bateaux à moteurs (52 %) ancrés essentiellement autour de la baie de l'Achiarina.

Sur l'ensemble de l'année, on estime à environ 14 000 le nombre d'ancrages dans l'archipel des Lavezzi (zone de protection renforcée comprenant l'île Lavezzu, l'île de Cavallu et la plage de Piantarella), tous types de bateaux confondus. Le suivi de la fréquentation maximale de l'ensemble du territoire maritime et côtier de la RNBB (Punta Chjappa di Purti-vechju à Ruccapina) est réalisé lors des journées de pic de fréquentation. En 2015, les comptages réalisés le 12 août évaluent à 1 825, le nombre de bateaux (à l'ancre, au mouillage ou en navigation) et à environ 22 400 personnes présentes sur les côtes de la RNBB. Parmi ces dernières, plus de 4 500 avaient débarqué sur l'île Lavezzu, soit le cinquième de la fréquentation de la RNBB concentré sur cette petite île de 69 hectares.



ATC, Thibaud Assante

la majorité de la flotte mondiale de grande plaisance, localisée dans un arc allant du nord-ouest de l'Italie à la côte ouest espagnole ⁷⁸.

La Corse, peu pourvue en équipement propre à accueillir ces grosses unités, est devenue une escale secondaire et en particulier ses espaces protégés les plus emblématiques (réserve de Scandola, Bouches de Bonifacio).

L'arrêté préfectoral n° 155/2016 du 24 juin 2016 a réglementé le mouillage des navires les plus importants (jauge brute supérieure ou égale à 300 (UMS) ou longueur supérieure ou égale à 45 mètres) en limitant, hors dérogation, cette possibilité à des zones désignées à cet effet (hors herbiers et coralligènes) et en instituant un régime d'autorisation préalable.

Le développement des « **taxis boat** » est en plein essor en Haute-Corse, notamment dans le golfe de Saint-Florent. L'impact des débarquements de passagers sur les plages de l'Agriate peut s'avérer néfaste si cette pratique n'est pas encadrée : conflits d'usage avec les baigneurs, sur fréquentation, impacts environnementaux, etc. Cette activité commerciale doit être soumise au paiement de la taxe « Barnier » dont les produits sont reversés au Conservatoire du littoral en faveur de la gestion des espaces naturels. Il conviendrait de mener un recensement des acteurs.

Plus répandues et plus anciennes, les promenades en mer sont également un moyen prisé de découvrir les espaces naturels et d'y débarquer. Toutefois, la concentration de bateaux de ce type dans des espaces fragiles, leur navigation proche des côtes peuvent avoir des impacts sur le milieu et les espèces tels que le balbuzard pêcheur.

■ Le jet ski

C'est une activité en fort développement. Une évolution sensible des pratiques est notée ces dernières années : à la simple location, les professionnels préfèrent proposer des randonnées accompagnées par des moniteurs hors de la bande des 300 m, là où ils peuvent faire découvrir tant les paysages que la biodiversité.

78 - PADDUC Annexe 6 : Chapitre individualisé valant Schéma de mise en valeur de la mer, 2015.

Les compétiteurs réalisent leurs entraînements à distance de la côte. Les nuisances sonores ont diminué du fait des nouvelles motorisations.

■ **Le kayak de mer**

Nouvelle activité en expansion, le kayak représente un mode de transport doux pour la découverte des rivages. L'impact est plus important pour les sorties de plusieurs jours avec des bivouacs sauvages.

■ **Les activités de plage**

Les activités de plage et de baignade se concentrent, au moins sur la côte occidentale, sur peu de sites qui, pour certains, bénéficient d'espaces remarquables (arrières plages, milieux dunaires) qu'il conviendrait de mieux protéger. Cette pratique génère indirectement des activités de prestations de services (location d'engins nautiques motorisés) et de restauration saisonnières à but lucratif qui se développent fortement, engendrant par contre coup une fréquentation des abords des plages et entraînant des impacts non négligeables sur les milieux dunaires par nature fragiles et abritant des espèces sensibles. Les aménagements réalisés pour protéger les milieux et prévenir les conflits d'usages (ganivelles, emmarchements, chenaux d'accès à la plage, zones de baignade) sont, sur certains sites, régulièrement dégradés et nécessitent l'intervention fréquente des gestionnaires lorsqu'il s'agit de sites protégés.

La spéléologie

La pratique de la spéléologie constitue une activité relativement confidentielle en Corse en raison du nombre restreint de réseaux karstiques, mais il existe cependant un comité régional de la fédération française de spéléologie (FFS) et deux clubs.

De nouvelles activités dans le milieu naturel

Les premiers « **jeux de rôle grandeur nature** » et les « **muds days** » (courses dans la boue par équipe) se développent en Corse, se traduisant parfois par des rassemblements importants de pratiquants en milieu naturel. L'évolution de ces manifestations nécessite une vigilance accrue pour mieux connaître et encadrer ces pratiques.

Les activités avec prélèvements sur la faune

Ces activités traditionnelles sont elles aussi confrontées au développement d'un tourisme spécifique qui pour la chasse et la pêche intéresse les communes de l'intérieur et se déroule hors saison estivale. Ces formes de tourisme sont peu évaluées que ce soit pour leurs impacts que d'un point de vue économique.

■ **La chasse**

Activité traditionnelle, le nombre de validation de permis de chasser en Corse pour mille habitants est le plus élevé de France : 49 en 2013 devançant l'Aquitaine (35) et le Limousin(34) ⁷⁹.

Les fédérations ont mis en place des instruments de mesures des prélèvements (cahiers de battue, carnet de prélèvement, PMA bécasse) qui devraient permettre d'obtenir des informations précieuses et de gérer au mieux la pratique et des programmes en milieu scolaire favorisant la diffusion de l'information sur la faune sauvage.

Les chasseurs participent activement à la limitation des populations de sangliers qui, en surnombre, provoquent de nombreux dégâts tant aux cultures et aux habitats qu'à la faune.

Le développement du tourisme cynégétique peut accentuer la concentration de chasseurs sur des territoires limités et être générateur de tensions avec les autres usagers et de nuisances.

■ La pêche en rivière

La pêche en rivière constitue une activité traditionnelle, encadrée par la fédération et réglementée. On note l'apparition, encore limitée, d'un tourisme halieutique proposant des séjours de pêche organisés (il existe quatre guides de pêche professionnels). La pratique du *no-kill* est encore peu répandue mais pourrait se développer sous réserve d'un encadrement spécifique. La pratique de la pêche en rivières ou en lacs est également doublée par un braconnage en partie responsable d'une raréfaction des effectifs de truites dans de nombreux torrents secondaires de l'île.

■ La pêche en mer

Au sens du décret n° 90-618 du 11 juillet 1990 relatif à l'exercice de la pêche maritime de loisir, « est considérée comme pêche maritime de loisir la pêche dont le produit est destiné à la consommation exclusive du pêcheur et de sa famille et ne peut être colporté, exposé ou vendu. Elle est exercée soit à partir de navires ou embarcations autres que ceux titulaires d'un rôle d'équipage de pêche, soit en action de nage ou de plongée, soit à pied sur le domaine public maritime ».

Elle comprend des activités très diverses qui ciblent des espèces différentes : pêche du bord, petite pêche en bateau, pêche au gros, chasse sous-marine, cueillette des oursins. Cette activité, prise en compte par la Charte régionale des loisirs nautiques, fait l'objet d'une Charte nationale de la pêche de loisir. Les associations de pêcheurs participantes à la charte nautique revendiquent

leur écocitoyenneté en préconisant le respect des tailles biologiques et la limitation des captures.

Pour mémoire, le poids économique de cette activité a été chiffrée à 385 millions d'euros en 2009⁸⁰ pour la sous-région marine méditerranéenne. Par-delà son aspect financier, la pêche de loisir (à ne pas confondre avec le « braconnage » que l'économie touristique peut générer) est avant tout une occupation à dimension sociale pour la population résidente des zones urbaines et du littoral. Elle contribue aussi à l'engouement des habitants pour le nautisme.

Le nombre de pratiquants et le nombre et la nature des prises n'est pas connu précisément à l'échelle de l'île. En France métropolitaine, la pêche maritime de loisir, appelé aussi pêche récréative, était pratiquée par 5,1 % de la population française âgée de plus de quinze ans en 2005. À ce chiffre les touristes pratiquants la pêche, en général en période estivale, doivent être rajoutés. Environ 8 % des touristes pratiqueraient cette activité en Corse⁸¹.

Des informations plus précises sont disponibles à l'échelle de la Réserve naturelle des Bouches de Bonifacio qui a mis en place un suivi de l'activité :

- environ 3 400 pêcheurs déclarent pratiquer une activité de pêche maritime de loisir sur les espaces autorisés à cet effet de la réserve en 2015 ;
- sur les trois dernières années du suivi de l'activité, les résultats montrent une grande diversité

80 - DCSMM - Méditerranée occidentale - Volet Évaluation initiale des eaux marine (2012).

81 - Le Manach et al., 2011.

Pêche sportive de loisir en mer



Georges Winterstein



Bernard Rescorbet

Pêche sportive en torrent, gorges du Prunelli

des techniques utilisées. La diversité des fonds qu'offre ce territoire permet en effet de pratiquer aussi bien la traine (27 %) que la palangrotte (32 %) ou la chasse sous marine (21 %) ;

- la pêche au bord est une activité déclarée par 17 % des pêcheurs. Cette pratique regroupant différentes techniques comme le *rock fishing*, le *surf casting* ou encore tout simplement la pêche à la ligne est une activité qui s'exerce le long des côtes de la réserve (hormis les zones de non prélèvement) ;

- les cinq espèces les plus représentées dans les captures, en termes de biomasse sont : le denti (*Dentex dentex*), la sériole couronnée (*Seriola dumerili*), les serrans (*Serranus sp.*), le pagre (*Pagrus pagrus*), la dorade grise ou cathare (*Spondyliosoma cantharus*).

L'échantillonnage de l'ensemble des 80 000 ha de la réserve reste complexe. En couplant les sciences participatives aux suivis scientifiques, il serait possible obtenir une estimation des productions de pêches à une plus grande échelle.

En l'absence de lieux de concertation, le prélèvement des espèces halieutiques par la pêche de loisirs oppose les pratiquants, les pouvoirs publics, les gestionnaires d'espaces naturels et les professionnels. Les différents dispositifs de gouvernance prévus dans le cadre des dispositifs AMP et Natura 2000 font souvent défaut à l'extérieur de ces zones.

La pratique des activités sportives ⁸²

| Activité | Nombre |
|--|--------|
| Courses hors stade faisant l'objet d'une déclaration ⁸³ | 188 |
| Permis de pêche délivrés ⁸⁴ | 5 491 |
| Validations départementales du permis de chasse ⁸⁵ | 15 656 |
| Courses hors centre équestre | 8 |
| Centres équestres ⁸⁶ | 48 |
| Clubs de randonnée motorisée | 15 |
| Nombre de clubs de VTT | 13 |
| Kilomètres de pistes VTT labellisées ⁸⁷ | 371 |
| Courses de VTT (hors stade) | 13 |
| Sites de canyoning exploités | 10 |
| Sites de randonnée aquatique en mer | 1 |
| Sites de randonnée aquatique en rivière | 3 |
| Sites de parapente | 12 |
| Licenciés au CR Vol libre ⁸⁸ | 309 |
| Clubs d'escalade | 15 |
| Adhérents des clubs d'escalade | 564 |
| Sites d'escalade conventionnés par la FFME ⁸⁹ | 37 |
| Clubs de plongée | 85 |
| Vias ferratas | 4 |
| Parcours acrobatique en hauteur (PAH) ⁹⁰ | 12 |
| Éducateurs sportifs ⁹¹ | 1 015 |
| Licenciés dans les sports de nature en 2015 ⁹² | 10 070 |

82 - Données DRJSCS 2016 sauf mention contraire.

83 - Source : DDCSPP.

84 - Source : SOeS 2013 d'après Onema.

85 - Source : SOeS 2013 d'après ONCFS.

86 - Source : DRJSCS d'après le site du Comité régional d'équitation (CRE).

87 - Source : Fédération française de cyclisme).

88 - 108 parapentistes, et 201 kitesurfs. Source : Comité régional de vol libre.

89 - Sur 54 sites utilisés pour cette pratique. Source FFME, Fédération française de la montagne et de l'escalade.

90 - Source : Internet.

91 - Source : EAPS 2015.

92 - Source : Ministère chargé des sports.

Les sports et loisirs liés à la nature

Caractéristiques principales

- Patrimoine naturel extrêmement riche et diversifié favorisant le développement des activités de nature
- Importance des espaces naturels à proximités des zones urbaines et des espaces gérés
- Prise en compte de l'environnement par les acteurs professionnels et associatifs
- Concertation importante entre les acteurs locaux et les pouvoirs publics (hors pêche de loisir en mer)
- Signature de la Charte pour les loisirs nautiques en Corse
- Manifestations soumises à autorisation sur les terrains du Conservatoire du littoral
- Homogénéisation en matière de balisage et de signalétique en Corse-du-Sud
- Forte pratique saisonnière notamment littorale et maritime
- Manque de parcours organisés (cyclotourisme, VTT, loisirs motorisés)
- Difficultés de mise en place des contrôles sur un territoire très étendu
- Développement des loisirs motorisés et non-respect de la réglementation
- Manque d'information et d'encadrement concernant de nouvelles pratiques (usage des drones, *base jump*, jeux de rôle grandeur nature)

Tendances évolutives

- Poursuite de la réalisation du sentier du littoral
- Réalisation et aménagement de nouveaux cheminements destinés à enrichir l'offre de randonnée notamment sur les terrains du Conservatoire du littoral
- Aménagement à des fins conservatoires et d'accueil du public des plages et arrière-plages
- Élaboration des Plans départementaux des espaces, sites et itinéraires
- Mise en œuvre du Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) de la Corse-du-Sud
- Renouvellement de la Charte « Agriate »
- Moyens de maîtrise insuffisants par les services chargés de l'environnement des procédures d'instruction liées à la création de structures de pratique des activités de nature

■ Point positif ■ Point négatif

Objectifs de référence

Engagements internationaux

1992, Directive européenne « Habitats » 92/43/CEE du 21 mai 1992 pour la conservation des habitats naturels

Engagements nationaux

Code de l'environnement

1983, Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État

1984, Loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives

Code du sport, art. L 311 relatif aux sports de nature

Code forestier, art. R 331-3 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules à moteur hors des routes et chemins ouverts à la circulation publique

1991, Loi n° 91-2 du 13 décembre 2000 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels

1999, Loi n° 99-533 du 25 juin 1999 relative au Schéma de services collectifs du sport

2012, Stratégie nationale de développement durable du sport (SNDDDS)

Engagements régionaux

2015, Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC)

2012, Charte des loisirs nautiques de Corse

Transports et déplacements durables

Le SRIT

Le PADDUC inclut, en annexe 4, le **Schéma régional des infrastructures et des services des transports (SRIT)**. Ce schéma est appelé à développer l'intermodalité des transports intérieurs et extérieurs et à organiser le territoire de manière à optimiser les déplacements tout en respectant l'environnement.

Le SRIT décline les priorités suivantes :

1. Pour les transports extérieurs :

- renforcement des équipements de dimension régionale ;
- maintien de l'acquis portuaire et aéroportuaire ;
- recherche de complémentarité entre équipements ;
- intégration de la Corse dans le réseau des ports et aéroports méditerranéens et européens.

2. Pour les transports intérieurs :

- mobilité entre les différents pôles urbains ;
- rééquilibrage territorial par une politique routière ;
- politique ferroviaire visant à améliorer la performance et la sécurité des services ainsi que les déplacements périurbains et le transport de fret ;
- développement de l'intermodalité ;
- développement des modes doux ;
- meilleure coordination entre acteurs des politiques de transport.

Les entreprises et les nouveaux modes de déplacement : le groupe La Poste



ODDC, Georges Winterstein

Les transports extérieurs

La Corse dispose de sept ports et quatre aéroports totalisant un peu moins de 8,5 millions de passagers en moyenne annuelle (entrées et sorties), en comptant les croisières.

| Année | Nombre | dont juillet et août |
|-------|-----------|----------------------|
| 2011 | 3 684 036 | 41,8 % |
| 2012 | 3 690 982 | 41,9 % |
| 2013 | 3 744 535 | 42,0 % |
| 2014 | 3 719 550 | 41,7 % |
| 2015 | 3 744 395 | 41,8 % |
| 2016* | 3 850 000 | 41,5 % |

*Estimation provisoire

Les entrées sur le territoire corse (maritime + aérien)

Source : OTC.

■ L'offre de transport maritime

Près de 6 200 navires (ferries, navires rouliers, transports de vrac, bateaux de croisière) font escale chaque année dans les sept ports corses⁹³.

L'aménagement d'un nouveau port de commerce spécialisé marchandises, au fond du golfe d'Ajaccio à Saint-Joseph, ainsi que le projet d'un nouveau port de commerce sur le site de la Carbonite pour Bastia permettent d'envisager un accès plus aisé au centre des deux principales villes de Corse. Ces projets assureront également des gains environnementaux importants au travers de l'électrification des postes à quai (poste du Marconaggio à Ajaccio et dans le futur quai de Saint Joseph).

Le potentiel du transport de fret par le train sera étudié en 2017. La connexion avec les ports actuels et futurs (Ajaccio, Bastia), de même que la présence d'installations de déchargements dans les principales gares font partie des enjeux d'infrastructure pour permettre ce transport.

À l'occasion du renouvellement de la délégation de service public dans le domaine maritime, devant être attribuée en décembre 2018 pour la période juin 2019 à juin 2029, de nouvelles exi-

93 - Source : OTC, 2015.

gences en matière de management environnemental pourraient être incluses dans le cahier des charges.

■ L'offre de transport aérien

Alors que le transport maritime de passagers stagne depuis 2010, une évolution très nette des parts de marché est à noter pour le transport aérien. Le transfert de quelque 620 000 passagers du maritime vers l'aérien contribue à alourdir l'empreinte carbone des voyageurs au départ ou à destination de l'île.

Les aéroports de Corse sont dotés de plans d'exposition au bruit visant à limiter les nuisances sonores.

■ Les flux de passagers vers la Corse

Les flux de passagers globaux, relativement stables depuis 2010, retrouvent une croissance de + 3 % en 2016. Des sérieuses évolutions en termes de mode de transport sont cependant marquées avec un rééquilibrage des flux aériens et maritimes.

Les évolutions suivantes sont observées :

- une part de l'aérien en constante augmentation (+ 29 % depuis 2010 soit une moyenne de 4,15 %/an) pour représenter en 2016, 47,5 % des flux) ;
- une croissance essentiellement due (pour 75 %) au trafic *low cost* qui représente aujourd'hui plus du quart du trafic aérien global et qui s'exprime à la fois dans des liaisons depuis la plupart des aéroports de province comme dans des lignes court courriers des bassins émetteurs européens ;
- une croissance aérienne, conjuguée au développement des courts séjours qui a développé de manière significative le parc de location de véhicules dans les aéroports, ce qui nécessite le transfert des flottes chaque année par bateau de véhicules, qui présentent néanmoins l'avantage d'être neufs et donc plus conforme aux nouvelles normes environnementales que la moyenne du parc. Pour répondre à la demande de plus en plus forte de véhicules de location, les offres entre particuliers se multiplient. La région s'était d'ailleurs classée en troisième position en 2013, après l'Île-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur, en matière d'offres de location de véhicules entre particuliers par habitant ⁹⁴ ;

Le réseau de transports

Source : DREAL Corse 2016



- une quasi-disparition des vols charters ;
- une relative stabilité des flux maritimes en 2016 qui représentent environ quatre millions de passages soit 52,5 % des trafics globaux. Il convient d'observer néanmoins une sérieuse chute de ce mode de transport, de l'ordre de 600 000 passages depuis 2010, soit - 13 % ;
- un port sur les sept, Bastia, accueille près de 52 % des passagers transportés et avec Ajaccio concentre 77 % des flux ;
- les flux de croisiéristes représentent 767 800 passages en 2015, dont 78 % pour le seul port

94 - Source : étude Carsonar, 2013.



Le port de commerce de Bastia

d'Ajaccio. En 2016, ce port a accueilli 214 navires de croisières à la journée dont certains ont une capacité voisine de 4 000 passagers ;

- en 2015, 28 000 camping-cars, avec une tendance haussière, sont transportés par voie maritime alors que l'île est peu équipée et peu adaptée par sa fragilité et son réseau routier à ce type de pratique dès lors qu'elle conduit à des stationnements sauvages.

Les transports intérieurs

La connaissance de la mobilité interne (déplacements des résidents) reste lacunaire. Cette méconnaissance concerne tant la mobilité urbaine, périurbaine que rurale, et touche aussi bien les flux, leurs volumes que les motifs de déplacement. Pour cette raison et comme préconisé par le PADDUC, une « enquête ménage déplacements » (EMD) à l'échelle régionale complétée par des « enquêtes cordons véhicules légers » (interrogations des conducteurs sur le bord de la voirie) et transports en commun (interrogation des usagers dans les autocars et trains) sont en cours et doivent produire leurs premiers résultats pour l'été 2017. Une enquête présentielle estivale est prévue durant l'été 2017.

L'Insee à travers le recensement de la population produit des données sur les trajets domicile-travail. Celles-ci montrent qu'en Corse, encore plus que sur le continent, la voiture particulière domine tous les autres modes de transport pour ces trajets.

Seuls 2 % des actifs utilisent les transports en commun pour se rendre au travail contre 7 % dans les régions métropolitaines, hors Île-de-France, et 14 % pour l'ensemble des régions. En revanche,

près de 10 % des actifs vont au travail à pied ce qui dépasse la moyenne française de 8 %.

Le kilométrage moyen effectué pour se rendre sur le lieu de travail était de 7,6 km en 1999, pour 9,7 km à l'échelle nationale. Cette différence peut paraître paradoxale compte-tenu de l'étalement des lieux d'habitation sur l'île, mais elle peut s'expliquer par le fait que seulement 42 % des actifs en 2008 travaillent hors de leur commune de résidence (65,1 % pour la France métropolitaine). Ce ratio, qui n'est que de 30 % en Corse-du-Sud, s'élève à 47 % en Haute-Corse. Cet écart est dû à la présence de nombreux pôles d'emplois autour de Bastia constituant ainsi un lieu d'échanges très important. Cette plus grande mobilité des actifs du département se constate également au sein des zones d'emploi rurales.

■ Le transport ferroviaire

Le réseau ferré en Y de 231 km qui relie Ajaccio à Bastia mais aussi la Balagne, à partir de Ponte-Leccia, a, pour l'instant, une vocation essentiellement touristique.

Le service de transport ferroviaire, qui est assuré par la SAEM Chemins de fer de la Corse détenue majoritairement par la CTC, ne concerne que le transport de passagers ; le service fret « wagon » a été interrompu en 2005, seul un service « messagerie » subsiste. Une étude visant à établir le potentiel de fret et les moyens à mettre en œuvre sera engagée en 2017. À plus court terme, il est envisagé de développer le transport de messagerie (petits colis) existant entre les principales gares du réseau. Ce transport existe déjà mais pourrait être renforcé.

De 2012 à 2016, les flux de passagers ont augmenté de 70 % sur le réseau ferroviaire insulaire grâce en particulier à la fiabilisation de l'offre et le développement du périurbain.

Pour la même période, les flux de passagers sur les dessertes périurbaines de Bastia, Ajaccio et Calvi ont progressé de 60 %. C'est sur le périurbain d'Ajaccio, que l'augmentation a été la plus marquée. La mise en service de la navette ferroviaire et la création de nouvelles haltes a permis de multiplier la fréquentation par vingt.

Cette dynamique devrait se poursuivre dans les années à venir. Les perspectives d'amélioration sont les suivantes :

- levée des ralentissements grâce aux travaux de modernisation de l'infrastructure (ouvrages d'art, passages à niveaux, sécurisation des parois rocheuses) ;
- déploiement sur le périurbain d'Ajaccio de la commande centralisée ;
- création de points de croisements supplémentaires sur Bastia et Ajaccio ;
- création de nouvelles haltes dans le périurbain ;
- modernisation de l'ensemble des gares et haltes du réseau avec une priorité sur l'axe Bastia-Casamozza ;
- mise en conformité des gares principales pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Le nouveau matériel roulant a également permis une amélioration du service même si la consommation par voyageur est supérieure à celle des an-

ciennes rames Soulé de l'ordre de 18 % (1,2 l/km pour 98 places assises sur les Soulé et 1,5 l/km pour 104 places assises sur les AMG).

■ Les autres offres de transports en commun

L'offre de transport en commun de voyageurs souffre d'un déficit d'image lié à ses défaillances ; pour autant, elle se structure et progresse en Corse-du-Sud avec notamment de gros progrès réalisés sur l'information des voyageurs. L'agglomération ajaccienne est ainsi le premier territoire à tester l'information en temps réel ainsi que la billettique.

La CAPA propose une offre riche mais dont la fiabilité est perfectible. Pour le train et les cars du département de Corse-du-Sud, c'est la situation inverse : le mode de déplacement est fiable mais l'offre est limitée pour des raisons d'infrastructure et de densité de population.

En Haute-Corse, aucune ligne interurbaine n'est conventionnée et les transporteurs proposent des trajets à leurs risques et périls. Cette situation rend la communication difficile avec une offre peu pérenne répartie sur de multiples petites structures concurrentes.

À Bastia, le Plan global de déplacements (PGD, équivalent à un PDU volontaire) doit être l'occasion de moderniser le réseau de transport urbain notamment en termes d'information et de tracé des lignes tout en améliorant l'intermodalité avec le train.

La faiblesse chronique de l'offre de transport collectif, liée à la dispersion de l'habitat dans les zones périurbaines et la faible densité du territoire, expliquent en partie le recours quasi exclusif à la voiture individuelle.

L'intermodalité est très limitée avec notamment l'absence de connexion entre les gares, les aéroports et les arrêts de bus ou de car. Néanmoins, des progrès ont été faits ces dernières années avec la convention entre la Communauté d'agglomération du Pays ajaccien (CAPA) et la CTC permettant de prendre le train avec le titre de transport de la CAPA ou encore le basculement des écoliers de la Gravona vers le train au niveau du parc-relais de Mezzana afin de limiter les embouteillages du centre-ville.

Train corse, AMG 800



CTC, S. Alessandrini

■ La voiture particulière

En dehors des zones urbaines, le territoire est caractérisé par la lenteur des temps de parcours avec des vitesses moyennes de 60 km/h en voiture en raison du relief.

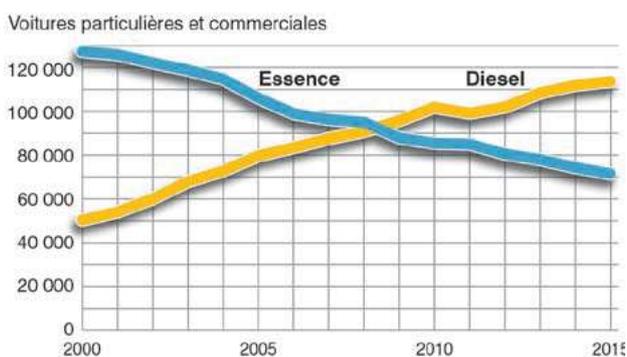
Avec 8 000 km de voirie, (576 km de RT, ex-RN, 4 458 km de routes départementales et 3 049 km de routes communales) le réseau routier est relativement dense, mais la forte saisonnalité des trafics l'amène ponctuellement à saturation.

Plus de 700 000 véhicules particuliers entrent chaque année en Corse. Ce chiffre varie en proportion des flux touristiques : 80 % des touristes utilisent une voiture et la mobilité touristique est estimée à un quart de la mobilité totale.

Les chiffres d'importation de carburants ⁹⁵ montrent la forte saisonnalité des consommations : celles-ci doublent entre l'hiver et l'été. On peut ainsi attribuer près de 40 % des consommations de carburants à l'activité touristique.

Le parc local compte 180 000 voitures particulières et commerciales ⁹⁶. Il est relativement constant depuis plus de vingt ans, malgré l'augmentation constante de la population.

Le diesel a fait l'objet dans le passé d'un soutien national. Malgré les dernières dispositions visant à en réduire l'usage, le parc de véhicules roulant au gazole ne cesse de croître tandis que celui alimenté en essence diminue régulièrement. Cette évolution du parc automobile se répercute sur les importations de carburants qui se sont traduites en cumulé par une augmentation de 30 000 tonnes équivalent pétrole des importations de carburant, soit 16 % depuis 2001.



Évolution des motorisations essence ou diesel en Corse

Source : MEEM SOeS

⁹⁵ - Source : Dépôts pétroliers de la Corse.

⁹⁶ - Source : Ministère de l'environnement.

■ Le transport de marchandise

Depuis la fin du fret ferroviaire, la route constitue le seul mode de transport des marchandises à l'intérieur de la Corse. En 2011, ce secteur consommait plus de 46 000 tep de carburant ⁹⁷, ce qui, compte-tenu des caractéristiques du diesel, correspond à l'émission de plus de 174 000 tonnes équivalent CO₂. Il s'agit donc d'un secteur d'importance majeur en termes de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre et de polluant. La démarche nationale « Charte CO₂ », visant à améliorer les pratiques du transport de marchandises routier, est en cours d'appropriation par les professionnels locaux avec deux entreprises signataires et trois nouvelles prévues.

■ Les modes doux

La qualité des itinéraires piétons est souvent critiquable avec des ruptures de continuité des cheminements, du stationnement illicite et des terrasses sur les trottoirs déjà étroits ou encore l'absence de passages inter-quartiers. Pour autant, la marche est le mode de déplacement le plus efficace en centre-ville.

Bien qu'une croissance de l'usage du vélo soit empiriquement constatée, l'absence d'aménagement cyclable en milieu urbain ne facilite pas le développement de ce mode de transport. De trop nombreux projets d'aménagements routiers se font encore au mépris de la loi « Laure », qui impose depuis 1996, de créer un itinéraire cyclable pour toute création ou réaménagement de voirie en ville. Progressivement, les élus et les techniciens se rendent compte de l'attrait (pour l'instant touristique) du développement d'itinéraires doux et des projets sont en cours de réalisation dans plusieurs villes comme *Spassi Mare* à Bastia (reliant Port Toga à l'Arinella) ou la voie douce des Sanguinaires à Ajaccio (entre le cimetière et le Scudo).

Afin d'encourager cette évolution des mentalités, la Collectivité territoriale de Corse (via à l'Agence d'urbanisme et d'énergie de la Corse) octroie une aide à l'achat pour les vélos à assistance électrique (VAE) à destination des particuliers, des collectivités et des entreprises. Le VAE est rapide en ville (19 km/h en moyenne), il « se gare » facilement et permet de pratiquer une activité physique

⁹⁷ - Source : OREGES, 2011.



Théo Teixeira pour AUE - CTC

Vélo à assistance électrique (VAE)

à tout âge. Par rapport à un vélo mécanique, l'assistance légère permet d'allonger les distances parcourues, de ne pas être gêné par le dénivelé et de ne pas souffrir de la chaleur.

■ Les perspectives de développement des réseaux de transport

Le désengorgement des pôles urbains est une nécessité ; il constitue un enjeu en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de vie.

● En termes de planification

La loi NOTRe et la future Collectivité unique vont amener la CTC à gérer les lignes routières régionales et scolaires. La Collectivité souhaite donc travailler sur un schéma régional structurant multimodal (train et autocar) permettant d'intégrer le train et les principales lignes de car avec un niveau de fréquence et une tarification homogène. L'amélioration de l'intermodalité avec les aéroports et les ports doit aussi être étudiée.

Un Plan de déplacements urbains (PDU), visant à diminuer le nombre de véhicules et à développer l'offre de transport public et les liaisons douces, a été adopté par la CAPA en 2006. Il est en cours de révision entre 2015 et 2017.

La Communauté d'agglomération de Bastia (CAB) entame en 2016 un Plan global de déplacements dépassant ses propres limites géographiques (Furiani, Santa-Maria-di-Lota) et visant à développer l'intermodalité fer et route sur un secteur allant de Casamozza à Brando.

● En termes d'infrastructures

Des actions planifiées dans le domaine de l'urbanisme et des transports (plans de circulation, développement des transports en commun et des modes doux, création d'aménagements doux en particulier à Ajaccio et à Bastia) commencent à émerger au niveau des communautés d'agglomérations.

Le développement des transports en commun en site propre (TCSP) de type lourds (tramway ou bus à haut niveau de service) est possible dans les agglomérations corses. Des études sont en cours notamment à Ajaccio (localisation de nœuds intermodaux en centre-ville notamment) en partenariat avec la CTC, dans le cadre de l'aménagement d'entrée de ville. Une liaison maritime interne au golfe d'Ajaccio, reliant Porticcio au centre-ville d'Ajaccio a été expérimentée pendant l'hiver et le printemps 2015-2016. Fort de son succès, le service a été pérennisé et est, pour l'instant, gratuit aux détenteurs d'une carte nominative des TCA (Transports en commun ajaccien).

En matière de transport ferroviaire, d'importants travaux de remise à niveau du réseau sont entrepris par l'État et la Collectivité territoriale de Corse :

- études de l'extension de la ligne ferroviaire entre Bastia - Casamozza et Bonifacio et du renforcement de la desserte suburbaine d'Ajaccio (éventualité d'un prolongement ferroviaire jusqu'à la gare routière et maritime et le futur quai de croisière) ;
- modernisation de l'infrastructure, notamment pour la mise en sécurité de la voie (automatisation des passages à niveau, réparation des ouvrages d'art, stabilisation des talus, création et rénovation de haltes ferroviaires).

Cette politique ambitieuse de mise à niveau des installations et de renouvellement du matériel roulant est de nature à soulager le réseau routier.

● En termes d'information des voyageurs

Par ailleurs, conformément au SRIT qui encourage la création d'une « centrale de mobilité [facilitant] un recours accru aux modes de déplacements de personnes alternatifs à la voiture en solo. [En effet] les systèmes d'information multimodale sont la clé de l'organisation de la mobilité. Il s'agit de créer un portail de multi-mobilité centralisant l'ensemble des données relatives aux trajets, horaires, tarifs

des différents services de transports collectifs, intérieurs et extérieurs », la DREAL et l'AUE ont copiloté un projet de calculateur d'itinéraire régional dont un prototype est d'ores et déjà accessible. La réalisation de ce dernier, basé sur l'outil sur *OpenTrip Planner*, a été rendue possible grâce à un travail de collecte de l'ensemble des données transport régionales et de cartographie des lignes et des arrêts des transports en commun (bus, car et train).

À partir de ce prototype, un outil d'information multimodal, à disposition des partenaires, devrait être livré pour l'été 2017.

● En termes de nouvelles alimentations énergétiques

La Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) co-élaborée par la CTC et l'État prévoit le développement d'infrastructures de recharge électrique estimé à 700 points de charge d'ici 2023. Le développement de la mobilité électrique doit être encadré du fait de la spécificité insulaire de la Corse : en effet, une croissance incontrôlée pourrait mener à un bilan environnemental moins bon qu'en ayant recours à des véhicules thermiques récents.

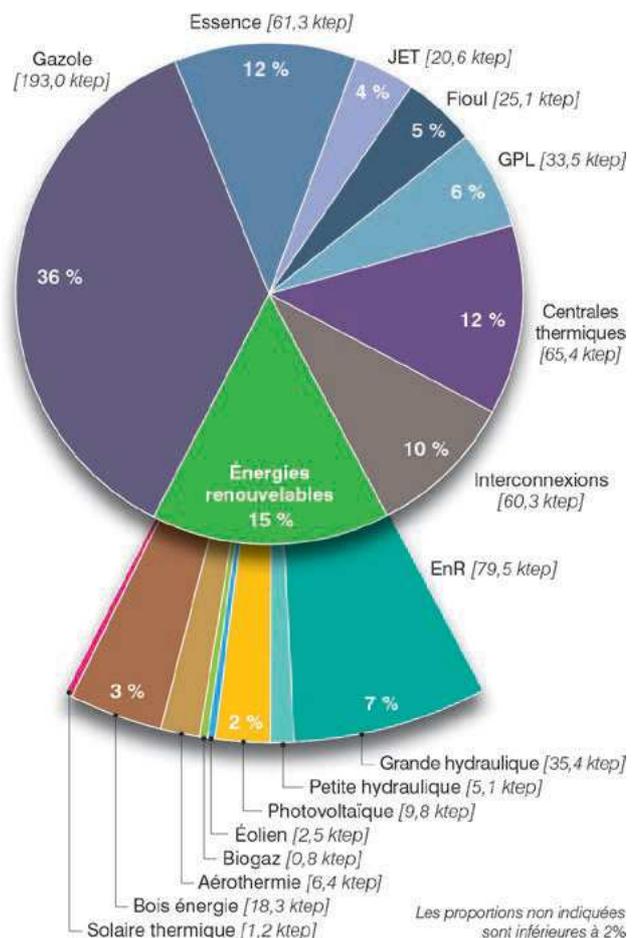
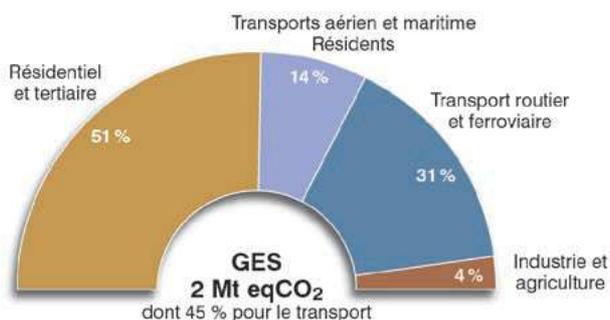
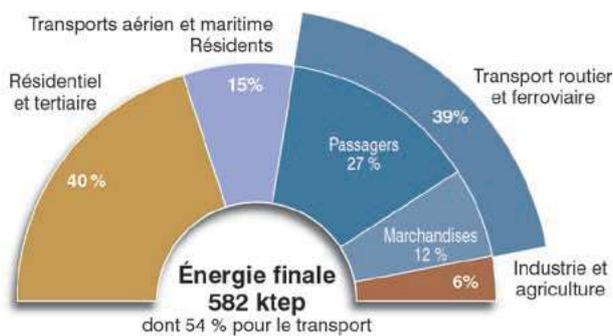
Par ailleurs, la PPE envisage le déploiement de sept stations de recharge à hydrogène d'ici 2020.

■ Transports et environnement

● Un impact majeur

Le 20 décembre 2013, par délibération AC 13/272, l'Assemblée de Corse a adopté le Schéma régional air - climat - énergie (SRCAE) fixant un objectif d'autonomie énergétique à l'horizon 2050. Ce document stratégique identifie notamment les transports comme le principal secteur de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effets de serre. En effet, l'industrie étant peu développée, les autres secteurs (transports et résidentiel) sont surreprésentés.

37 % des émissions de gaz à effet de serre globales relèvent du secteur des transports. En particulier, les modes individuels motorisés (véhicules et deux roues) représentent 97 % des consommations pour 89 % des kilomètres parcourus.



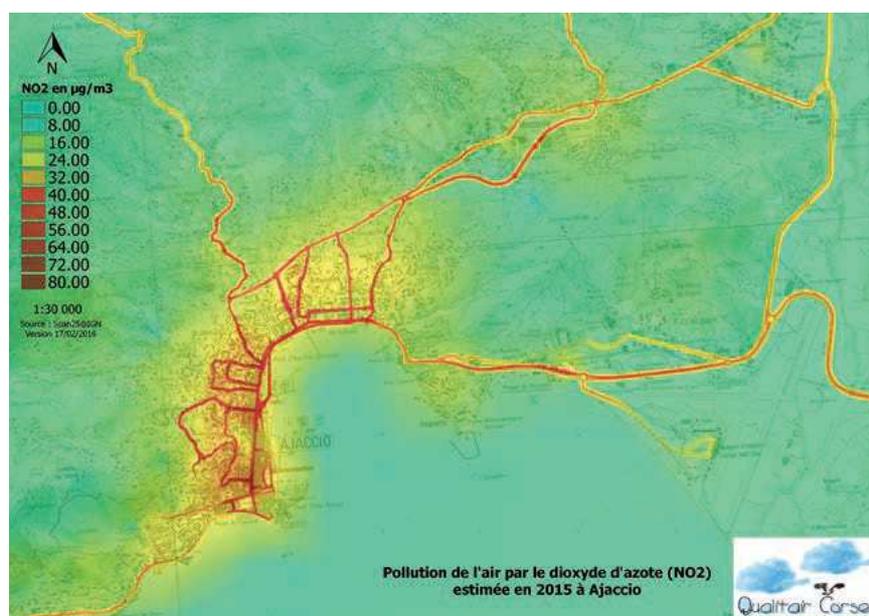
La consommation d'énergie finale en 2014 en Corse

Source : OREGES

Les deux principales agglomérations corses font l'objet d'un Plan de protection de l'atmosphère (PPA) lié au dépassement de la concentration en dioxyde d'azote (NO₂) principalement dû au trafic routier. Celui de Bastia est approuvé en décembre 2015 ; plus de la moitié des actions concernent les transports avec notamment la réalisation de

plans de mobilité entreprise et administration (PME et PMA), la promotion des modes de déplacements moins polluants ou l'élaboration d'un état des lieux de l'intermodalité sur le territoire. Pour le Grand Ajaccio, le PPA est en cours de réalisation avec une approbation prévue en 2017.

→ Voir le chapitre « La qualité de l'air » page 62



Avec un temps d'escale variant de 50 min à 11 h 45 min, les navires à quai en centre-ville contribuent à la dégradation de la qualité de l'air du fait qu'ils doivent conserver leurs moteurs en fonctionnement. Ce phénomène est amplifié lors des escales des navires de croisière dont les générateurs fournissent en continu l'électricité nécessaire aux activités de plusieurs milliers de personnes (équivalent à des petites villes).

Le flux de véhicules en traitement sur les ports ou y accédant via des réseaux routiers urbains saturés

renforce sensiblement l'émission de polluants au cours de la période de pointe estivale, les trafics moyens journaliers pouvant être multipliés par six de février à août. De même, des nuisances sonores se manifestent autour de ces plateformes : bruit des moteurs, circulation, opérations de chargement, annonces, etc.

● Un besoin de sensibilisation de la population

La population n'a pas conscience de l'impact de sa mobilité sur son environnement et pense souvent ne « pas avoir d'autre solution pour se déplacer » que d'utiliser son véhicule individuel alors que de très nombreux trajets en voiture pourraient être faits à pied.

Il existe donc un besoin de sensibiliser le grand public à travers des campagnes de communication, comme celles menées à l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité (tous les ans, du 16 au 22 septembre) par l'AUE et ses partenaires, comme les espaces Info Énergie de Corse.

Par ailleurs, les démarches de « plans de mobilité », qu'elles concernent des entreprises, des



Modélisation de la concentration de dioxyde d'azote à Ajaccio (en haut) et à Bastia (en bas) en 2015

Source : Qualitair Corse.

administrations ou des établissements scolaires, sont de formidables processus au cours desquels les modes de déplacements durables sont mis en avant. Une vraie prise de conscience de la population sur le sujet de l'écoconduite pourrait permettre une économie globale annuelle de 20 % des consommations de carburant liées au transport routier d'après l'Ademe.

Enfin, un diagnostic du covoiturage en Corse est en cours. Ce travail mené avec les services des routes et de la mobilité des différentes collectivités est l'occasion de les sensibiliser sur l'énorme potentiel lié à cette pratique. Avec deux personnes au lieu d'une par véhicule, on divise en effet par deux la pollution, la consommation d'énergie, l'émission de gaz à effet de serre, les nuisances sonores, etc. Cette solution présente donc un rapport coût / efficacité remarquable compte tenu des investissements limités. En Corse, le covoiturage n'a pas encore connu l'essor constaté sur le continent et se limite à des trajets entre connaissances. Afin de valoriser cette pratique et de favoriser son développement, l'aménagement d'aires dédiées permettrait aux autres usagers de la route de voir que le covoiturage peut marcher en Corse aussi.

■ Aspect social des transports

● La vulnérabilité énergétique liée aux déplacements, un triste record pour la Corse

En Corse, 28 % des ménages consacrent au moins un demi-mois de leur revenu annuel pour honorer leur facture de carburant, ce qui fait d'elle la première région en termes de vulnérabilité énergétique⁹⁸ liée aux déplacements. Ces chiffres⁹⁹ peuvent s'expliquer par les temps de parcours longs sur l'île ainsi qu'une plus grande dépendance à la voiture par manque d'alternative. Ceci est particulièrement vrai dans l'espace rural et à la périphérie des agglomérations où les ménages consacrent environ 1 600 € par an à l'achat de carburant¹⁰⁰. Pour rappel, les estimations du coût annuel moyen d'un véhicule varient entre 4 000 et 8 000 € pour son propriétaire dont plus de 1 000 € pour les seuls carburants¹⁰¹.

98 - Étude sur la vulnérabilité énergétique des ménages INSEE janvier 2015
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1288192>.

99 - Source : Ademe, 2015.

100 - Source : Insee, 2015.

101 - Source : Adetec.



ODDC, Georges Winterstein

Parasol Drive Eco® (production et distribution d'électricité pour les véhicules), Ajaccio

De nombreux ménages habitent en périphérie pour des raisons financières mais subissent la double peine du transport quotidien associant fatigue et coût important, d'où des taux de vulnérabilité énergétique inquiétants dans les périphéries ajacciennes (44 %) et surtout bastiaise (58 %).

Le développement de solutions de mobilité alternatives à la voiture solo contribuera à un accès à la mobilité plus équitable.

L'association Opra Leccia Comité de quartier propose un conseil et un accompagnement de la mobilité pour aider les publics précaires à trouver une formation ou un emploi. Elle propose des formations au permis de conduire, la location de véhicules à tarif solidaire, du transport à la demande, un diagnostic personnalisé ou encore une plateforme d'information en ligne inaugurée en septembre 2015. Elle travaille avec de nombreux acteurs sociaux du territoire afin d'élargir son action sur l'ensemble de la Haute-Corse.

→ <http://plateforme.olcq.fr/>

Par ailleurs, des garages solidaires associatifs ont été créés à Porto-Vecchio, Ajaccio et Calvi.

Pour conclure, les solutions respectueuses de l'environnement créées seront autant de possibilités supplémentaires pour les publics précaires.

Les déplacements

Caractéristiques principales

- Forte implication de la CTC sur le ferroviaire
- Document de planification du territoire approuvé (PADDUC)
- Connaissance lacunaire sur la mobilité interne
- Saisonnalité du tourisme
- Offre de transports collectifs insuffisante
- Étalement urbain non maîtrisé handicapant l'essor des transports collectifs
- Insularité
- Faible densité du territoire
- Interruption du service fret ferroviaire
- Modes doux systématiquement oubliés lors des aménagements routiers

Tendances évolutives

- Poursuite de la périurbanisation
- Dynamisme démographique des deux principales agglomérations favorisant l'essor des transports collectifs
- Mise en œuvre du Schéma régional climat air énergie
- Réalisation des enquêtes sur la mobilité
- Mise en place d'une seule Autorité organisatrice de transport interurbain à l'échelle de la Corse
- Travail en cours sur l'information transport et une meilleure gouvernance des transports en Corse

■ Point positif ■ Point négatif

Objectifs de référence

Engagements internationaux

Protocole de Kyoto du 11 décembre 1997 à la convention cadre des Nations unies sur les changements climatiques

Engagements nationaux

2011, Plan national d'adaptation au changement climatique 2011-2015 et sa future révision

2015, Stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable (SNTEDD) 2015-2020

2010, Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (« Grenelle 2 »), codifiée par les articles L 222-1 et suivants du Code de l'environnement

Code de l'environnement

Engagements régionaux

2013, Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)

2015, Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse et son annexe n°4, le Schéma régional des infrastructures de transport

2015, Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2016-2018 et 2019-2023