

Commune de LUMIO
département de Haute-Corse

Etude de plan de référence pour la requalification urbaine et la dynamisation touristique de la Marine de Sant'Ambroggio

Rapport final et Plan de référence / novembre 2021

Atelier Isabelle LINSKI
Claude-Louis Moreau



L'ensemble économique et humain de l'agglomération de Sant'Ambrogio s'est constitué sur les standards de l'investissement touristique des années 60-70. Le manque de recul des opérateurs d'alors, en matière d'urbanisme côtier, se fait sentir aujourd'hui, notamment par son manque de maturité dans l'approche des espaces collectifs, leur importance, leur affectation et leur situation. L'offre unique de villégiature balnéaire a ainsi handicapé ce qu'impliquait à terme l'effet d'agglomération dans ce qu'il contient d'exigence urbaine et de besoin d'une reprise en main de la vie insulaire, la sédentarité et le développement d'activités nécessaires à l'obtenir.

introduction

Dans ce contexte, le désengagement du CMed, village de vacances toujours occupé à des périodes très courtes qui sont aussi celle du résidentiel de villégiature, semble avoir affaibli sa dynamique locale, sinon sa notoriété. Mais il intervient au moment où cette réflexion se constate comme «la fin d'une époque», en encourageant d'autant mieux une reconsidération plus large de ce qui fait les atouts du site autour d'un remplacement possible du dispositif hôtelier, comme de l'hébergement d'initiative privée. Actuellement, hors les deux mois d'été, toute initiative d'activité non saisonnière est en sommeil.

La commune et les parties prenantes des copropriétés ont reconnu là l'opportunité d'une étude ayant pour objectifs de recenser l'ensemble des atouts jusqu'ici ignorés du site, les remettre en perspective, présenter une offre plus générale, contemporaine et utile à une nouvelle forme hôtelière et touristique..

Il a semblé opportun, dans ce rapport final, de citer les principaux points d'étapes qui ont été riches en informations, ou ceux qui ont apporté des éléments de renforcement de la démarche. Malgré la mise en sommeil des réunions de mars à septembre 2020, le plan de référence a pu se finaliser. Le sommaire ci-contre est donc composé de trois parties, dont le deuxième est le rappel de ces rapports clef et le principal de leur contenu.

Le dernier chapitre reprend l'étude et la conclusion qui peut y être donnée.

sommaire

- Ch. 1** *Objectifs et préalables*
- Ch. 2** *Chronologie et contenu des phases
1,2,3
Janvier 2020 à septembre 2021*
- Ch. 3** *Etat définitif de la carte des vocations
le plan de référence
Les plans du 27 septembre 2021*

Ch. 1 Objectifs et préalables

Définitions

Parmi les éléments programmatiques et leur traduction dans les 35 documents du plan de référence, ce sont les 35 plans sur lesquels l'intérêt de l'étude se traduit. Mais ils ne traduisent que des objectifs, dont, pour une question de lisibilité nous donnons ici la définition qui a conduit notre démarche. Requalification et dynamisation sont deux objectifs complémentaires quoique distincts, l'un visant à redéfinir un contexte à reconsidérer, l'autre à recenser par cette reconsidération les éléments d'un dispositif humain et économique pour y arriver.

Dans cette phase de transition, un atout majeur reste inconnu dans la dynamique souhaitée. Celle d'une substitution plus impactante sur la vie locale d'un complexe hôtelier de haut niveau. Le plan de référence devient en l'occurrence l'étude des conditions plus matures d'un dispositif de restauration, enfin d'accueil «invitant» d'un opérateur majeur de tourisme.

A travers une telle étude, l'action concertée future des institutions et initiatives privées a consisté, avec le bureau d'étude, à distinguer les éléments d'un retournement de tendance, ce sur deux fronts :

le premier, immatériel (programmatique), portant sur un bilan à faire des évolutions et pratiques à venir (tendance lourdes à court et long terme) sur lequel appuyer ce retournement.

le second figuratif (pré-opérationnel) , étant l'ensemble des représentations qui en rendent compte : plans, données chiffrées, études parallèles, qui en retour traduisent les éléments du premier.

Cette démarche s'inscrit dans une période de mutation des pratiques touristiques et de leur élargissement dans le temps (les classes d'âge des séniors non-actifs mais encore disponibles). La fin d'un tourisme massif développe une demande d'activité en rupture d'avec la vie urbaine. Et l'activité balnéaire n'en est plus l'unique.

Le site de Sant'Ambrogio doit valoriser ses nombreux atouts naturels pour capter ces tendances. L'intégration de la Pointe Spano à cette logique s'impose alors comme un atout décisif.

Intitulé de l'étude :

«Etude de plan de référence pour la requalification urbaine et la dynamisation touristique de la Marine de Sant'Ambroggio»

Définitions proposées des termes clefs

- requalification

Requalifier implique, au sujet d'un site ou d'une structure humaine et parfois les deux, qu'un changement de regard ait mûri en fonction d'éléments nouveaux, disqualifiant l'existant, devenu inadapté. Le contour d'un état futur n'en est à priori pas défini, mais s'appuie sur l'apparition de conditions exogènes qu'on reconnaît pouvoir transformer cet existant. Requalifier veut donc dire qu'on projette le site comme apte à exister en fonction de ces nouvelles conditions. C'est le cas de celui de Sant'Ambroggio, objet de cette nécessité de résilience

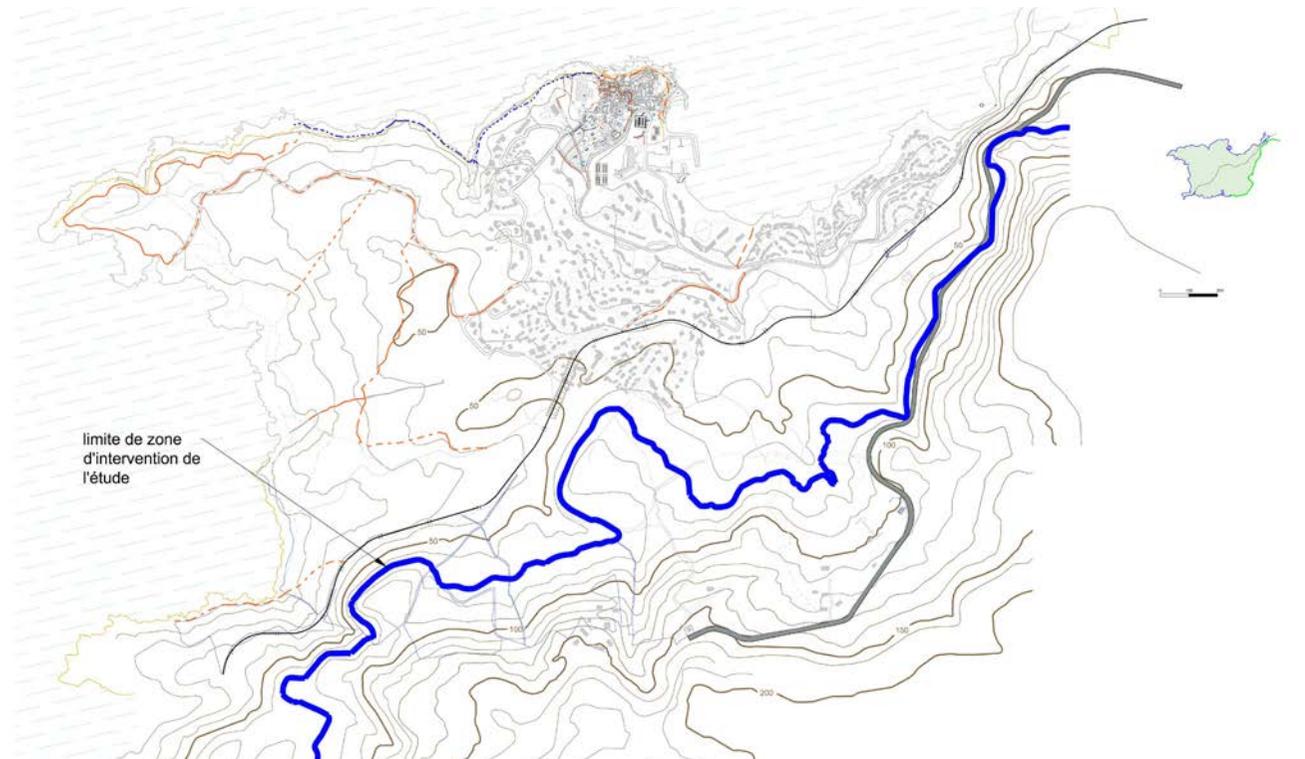
- dynamisation

La dynamisation est une sorte de corollaire qui ivérifie la valeur de la requalification. Elle tient à des éléments de stratégie de développement qu'on espère issue de ce nouveau regard et de l'apport d'éléments exogènes qui en créent les nouvelles conditions.

Dans le cas de Sant'Ambroggio, il s'agit de rompre avec la mise en veille presque neufs mois de l'année de cette agglomération, et encourager une sédentarisation plus forte des insulaires.

- plan de référence

Le plan de référence est un indicateur des différents niveaux d'aménagements décomposés par type de situations ou prestations de réalisation. Ce plan de référence totalise 35 documents correspondant à des catégories distinctes de réalisation.



Zone d'intervention

- géographique

sur la base des documents présentés le 24 septembre et en mention ici.

La délimitation reste indicative et conventionnelle. Le trait bleu (la cote ngf +70m) sur la carte ci-contre indique ce qui, dans l'usage représentait les intentions de l'étude, englobant la pointe Spano, à partir de l'étranglement précédent l'arrêt Giogiu à celui dit de Sant'Ambrogio. Il s'agit d'une limite d'accessibilité pratique supposée de l'activité touristique, de la randonnée ou des activités liées à la pratique du cycle.

Dans la réalité, il semble que la ligne de chemins de fer joue ce rôle de démarcation.

Ch. 2 ***Chronologie et contenu des phases 1,2,3***

Janvier 2020 à septembre 2021

L'étude

rapport d'étape n° 1

décembre 2019

Rapport d'étape du 12 2020

Rappel du sommaire

Du puzzle d'un diagnostic ...

enclavement et difficultés d'accès
manque de places de stationnement en été
circulation estivale difficile et conflictuelle
aucuns aménagements pacifiants (piétons, cycles, bivouacs, places plantées, parcours sportifs etc.)
parc d'hébergement peu repérable
faiblesse de l'offre en services et produits courants toutes saisons (commerces et services)
façade sur port difficilement lisible (collage de différentes époques architecturales)
cessation de l'activité CMed - village 3 tridents obsolète

... aux déterminants d'une requalification

Position côtière d'intermédiaire et d'étape sur l'axe futur Calvi - Île Rousse
Les qualités en friche du site et la richesse d'alternatives touristiques possibles
Renouvellement du pôle hôtelier > clientèle moins liée à la saison estivale

Etat des lieux

Ce rapport d'étape établit la cartographie réglementaire de la zone, et plus particulièrement de la Pointe Spano, touchées par une superposition de couches réglementaires différentes concernant aussi bien le statut agraire qu'écologique littoral et de sécurité. L'autre cartographie concerne l'agglomération .

ETAT des LIEUX

données générales

- le territoire
- l'environnement réglementaire
- l'environnement régional.

données particulières

- les espaces d'intervention particuliers
- co gestion de l'espace public > espace privé.
- l'ilot particulier du CMed maquette.

Cet état des lieux est repris dans le rapport du 6 Mars 2020 (p.21)

L'étude

rapport d'étape n° 2.1

24 janvier 2020

mise à jour du

24 février 2020

Rapport d'étape 2.1 / 24/01/2020

La reconsidération de la position d'intermédiaire

s'appuyer sur **trois éléments structurants** en gestation :

la VV, le transport rail. qui déterminent l'intermodalité

conditionne la **sortie de l'enclavement** (accès unique) à laquelle il faut ajouter :

la restructuration-renforcement de la circulation / stationnement,

la qualité du site et la richesse d'alternatives touristiques

intégrer la pointe Spano comme atout des nouvelles formes d'offre touristique, à savoir toutes les activités de **remise en formes** axé sur des séjours moyens:

la découverte, la promenade sur le cheminement côtier, le running et le sport

le renouvellement du pôle hôtelier

La **substitution** du CMed = **abandon d'une offre village** par :

Un site porteur d'une **offre de bien-être**, thalossophérapie

L'impact de la **loi littoral** plaidant pour la **compacité d'une reconversion hôtelière.**

Pour la suite de cette chronologie, il apparaît utile de mentionner la presque intégralité des éléments qui ont composé le rapport d'étape de mars 2020. Il est intervenu à quelque jour du confinement général de mars 2020, qui devait imposer un délai d'interruption important dans le processus de mise au point de ce projet.

Le rapport de mars est charnière dans la mesure où il marque la maturation de trois catégories d'approche dont les conclusions seront programmatiques pour la suite :

le diagnostic général

l'état administratif de la zone d'intervention d'étude

le programme général du plan de référence sous la forme «carte des vocations».

Ce rapport est cité dans sa forme de mars 2020...

Extraits du rapport du 6 mars 2020

Préalables - Etat des lieux - éléments de diagnostic

Trois préalables spécifiques ...

La situation en cul-de-sac de Sant'Ambroggio peut paraître comme un handicap insoluble sur le plan d'un accès spontané des visiteurs. Même doté d'une très forte visibilité depuis le plus grand axe routier de Balagne (la nationale n° 197), le site n'est pas nommé. Aucune indication n'en indique le caractère et le contenu ; aucune information invitante ne provoque efficacement une envie d'aller le visiter.

Le fait que la connexion de la route d'accès sur la nationale reste dissuasive sans qu'on ne puisse, en dehors des autres éléments, en mesurer l'impact sur la fréquentation du site, est liée à une difficulté soluble techniquement. Un rond-point serait une solution de sécurité, en même temps qu'elle donnerait à la bretelle de Sant'Ambroggio un statut de véritable destination.

Une homogénéité contre productive conduit sans doute à l'idée chez nombre de résidents d'été, que cette hibernation puisse être un facteur de tranquillité et préservation à une époque où le tourisme de masse laisse une image plutôt négative et contre-écologique ; elle reste un frein peu justifié face à la nécessité de redéployer de l'activité d'arrière-saison, qui elle, au contraire est beaucoup plus susceptible de se développer en respect des contraintes des lieux, en créant une continuité de l'activité et de l'emploi.

Enfin, la présence d'un poids lourd du tourisme d'été en amplifie l'effet de saisonnalité. Hors les paramètres liés au foncier, taxes, l'incidence directe d'une clientèle qui a malgré tout tendance à consommer en vase clos en ayant acheté une offre complète en interne, reste difficile à estimer. De plus, l'effort fait en 2004-5 de classement en trois tridents indique un prospect qui consomme peu sur le poste « sortie extérieure ». La montée en gamme restant problématique, il n'y a pas de raison de déterminer la saison autrement qu'autour des aoutiens.



Rapport du 6 mars 2021: extrait

... à une difficulté de positionnement du site



De ces trois éléments, les deux premiers sont les plus simples à résoudre. En ce qui concerne l'accueil d'une solution d'ensemble par les résidents, une pédagogie est sans doute à mettre en œuvre contre l'inertie, sous un argument qui doit conduire l'ensemble des propositions faites dans cette étude : le tourisme d'arrière-saison est moins nuisible, plus profitable aux activités sédentaires et crée moins de sujétions liées au décuplement de population estivale dans ces zones, tout en pouvant sédentariser des emplois qui valorisent le site.

Les réunions préparatoires d'Octobre en Mairie et la charte de Novembre 2018 donnent en puissance les mêmes indications sur la nature des interrogations et la nécessité de configurer un diagnostic préalable sur l'ensemble des domaines pouvant permettre de redéployer l'activité annuelle.

Et de trois préalables...

Ceci étant, la configuration du diagnostic lui-même reste assez dépendant des axes donnés par une situation plus générale (régionale, insulaire) dans laquelle le site avec ses qualités et inconvénient s'intègre, et ce qu'impose cette évolution.

En clair, dans une situation du tourisme qui se maintient à un bon niveau, mais évolue.

Premièrement, nombre de réflexions se font jour pour faire évoluer la saisonnalité et le type d'activité touristique. L'offre n'est plus seulement balnéaire, mais doit devenir côtière, même si cette nuance semble abstraite ; en clair, les plages ne doivent plus structurer l'offre. L'élargissant cet espace conceptuel amène à réfléchir à l'arrivées de nouvelles offres.

Les premières sont liées à l'évolution du tourisme «vert» : développement des cycles, des équipements de randonnée, les sports de glisse peuvent favoriser la localisation de «spots» d'activités non liées à la saison estivale.

Deuxièmement, Sant'Ambroggio est en situation de relais côtier entre deux pôles de grande notoriété sur le continent et les amoureux de l'île. Calvi et Île Rousse. Il conviendra de développer cet atout en offrant des activités de points de bivouac et même de séjour intermédiaires entre ces deux points de futurs centre de sports d'arrière saison. Ce qui intéresserait non seulement l'allongement en durée de l'hébergement, mais aussi des activités liées à l'offre secondaire d'accompagnement de ces activités.

vente/réparation spécifiques au tourisme vert
restauration / loisirs divers
hébergement
artisanat / activités liées aux essences aromatiques,
herboriculture, etc.

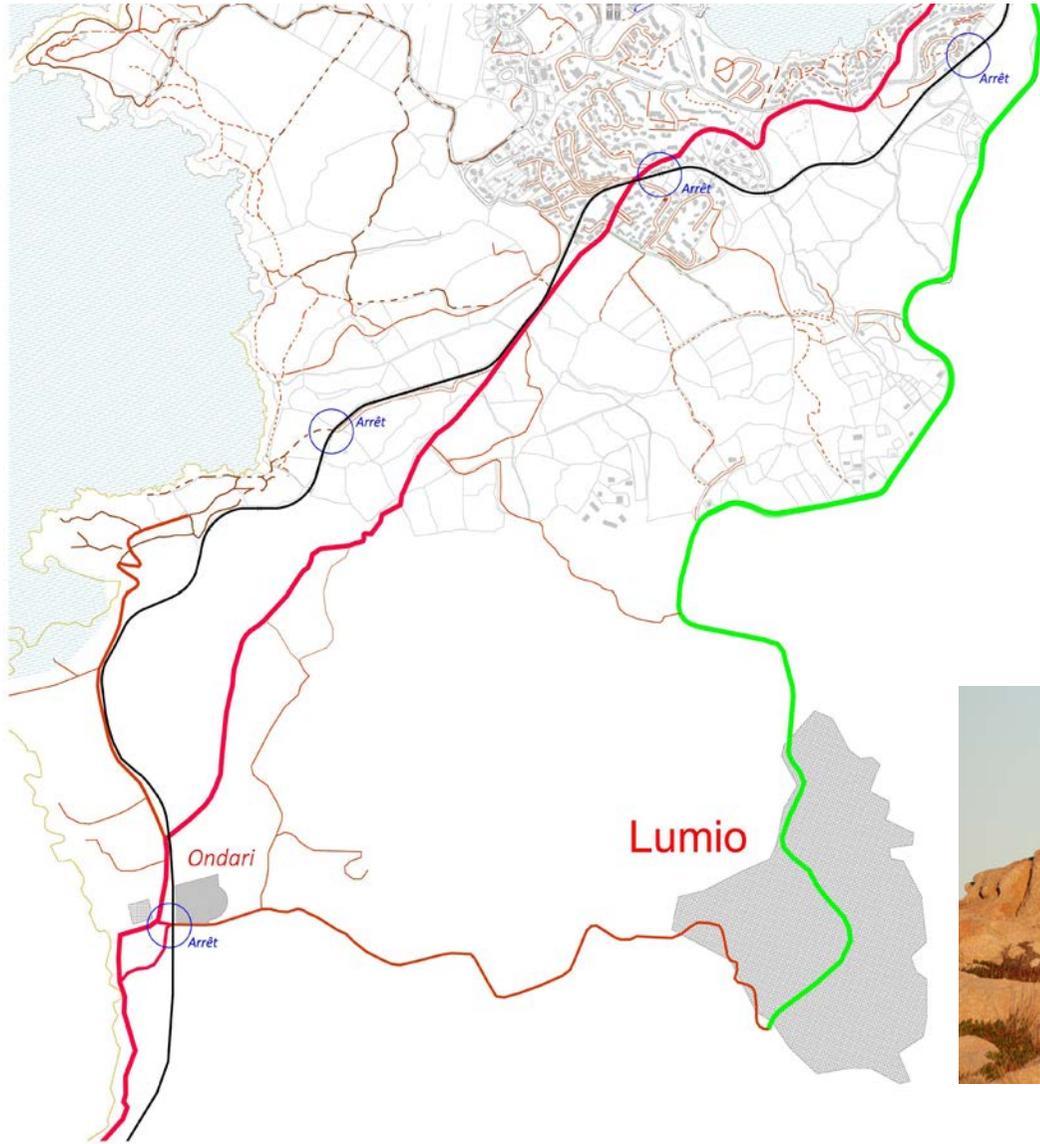


Rapport du 6 mars 2021: extrait

... à un diagnostic.



Troisièmement, la configuration géographique même de Sant'Ambroggio, sa morphologie, ont des atouts paysagers certains. On ne peut dissocier dans cette perspective de redéveloppement, l'arrière agglomération et le réservoir de sensations esthétiques que constitue la Pointe Spano. Non seulement elle est sur le passage présumé d'une activité de randonnée Calvi - Île Rousse, mais comporte un espace limitrophe à la partie agglomérée (Calla Stelia) qui peut supporter ces nouvelles situations de relais. Outre le Village CMed sous la pression d'une restructuration, la perspective de venue de nouvelles enseignes nationales du sport et du plein air-randonnée, du Wellness et fitness peuvent provoquer un changement de cap et de vocation de l'agglomération.

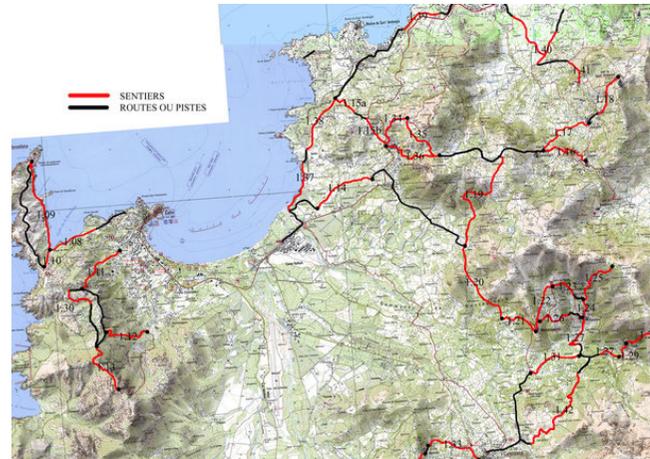


Rapport du 6 mars 2021: extrait



L'opposition entre Lumio en éperon et son quartier de Sant'Ambrogio, d'égale importance au moins en surface, est caractéristique d'une situation assez générale comme le signale l'Atlas des paysages (cf. plus loin).

Entre une agglomération héritée d'une cohérence rurale qui s'estompe et une agglomération monostructurée, les marques sont très difficiles à trouver. Encore plus à faire évoluer dans le contexte actuel et économique futur.



Le dispositif balain des circuits de randonnée cycliste. La pointe de Sant'Ambrogio est évitée, et à ce niveau là, le circuit emprunte la nationale, ce qui contribue, comme dit précédemment, à laisser le site à l'écart.

Exemple d'un environnement régional...

Article du 2 janvier 2020 Corse-matin sur l'activité hors saison estivale.

"La Balagne est une destination touristique en toute saison.

De décembre à février, ce ne sont plus les plages de rêve qui attirent les touristes mais le patrimoine religieux, vernaculaire (anciens édifices) ou même militaire.

Pendant cette période dite "creuse", les agents des Offices du tourisme en Balagne ne chôment pas. À Calvi et à l'Île Rousse, ils travaillent ensemble à rendre la Balagne attractive. "Ce sont souvent des familles, en tout cas des petits groupes, qui prennent le temps de découvrir les villages et qui sont plutôt sportifs", explique le directeur adjoint de l'office de tourisme de l'Île-Rousse, Olivier Franceschini. "Pour mêler patrimoine et activités sportives de loisir, nous avons développé des sentiers de randonnée et de VTT dans toute la Balagne, au départ de Calvi et de l'Île-Rousse."

Le tourisme tourné vers les activités de pleine nature est la principale cible du développement en Balagne.

Les sentiers de randonnée pédestre et de VTT se multiplient et quadrillent ainsi une grande partie de l'arrière-pays en reliant les villages entre eux, une façon d'encourager leur visite et de développer de l'activité dans ces lieux souvent isolés. De nouveaux outils technologiques sont maintenant à la disposition des visiteurs comme la géolocalisation. Depuis une application ou une montre connectée, les touristes peuvent aisément suivre un parcours balisé parmi les dizaines créés par l'Office du tourisme.»

Rapport du 6 mars 2021: extrait

...en redéploiement de son offre touristique saisonnière.

«L'élaboration de stratégies de développement du tourisme en Balagne relève depuis peu de l'intercommunalité. Ainsi, les agents des Offices du tourisme de L'Île Rousse et Calvi travaillent main dans la main, particulièrement à cette période de l'année, pour créer de nouvelles offres touristiques. Toute l'année, quatre employés de l'intercommunalité veillent à l'entretien des sentiers balisés de randonnée pédestre et de VTT.

Un tourisme différent

Les demandes des vacanciers l'hiver sont très différentes de l'été.

Les touristes laissent moins de place à l'improvisation et se renseignent davantage avant leur départ pour être sûr de trouver des activités pendant leur séjour. Le portail internet du tourisme en Balagne est la principale source de renseignement pour eux.

Ce nouveau mode de consommation pousse les offices de tourisme à travailler différemment l'hiver. Il est également difficile de quantifier le nombre de visiteurs puisqu'ils sont peu à se déplacer en agence.

"Nous travaillons de plus en plus à la création de séjours "clé en main" avec les transports, l'hébergement et les activités prévues à l'avance", relève Olivier Franceschini.

Cette préparation se fait principalement par téléphone.

Le personnel d'accueil se mue en agent de voyage pour proposer des séjours à la carte parallèlement au travail de préparation des nouveaux projets touristiques de la saison prochaine.

Les effectifs réduits l'hiver seront, comme chaque année, renforcés à l'approche de la belle saison pour accueillir le public.»

Le PADD de Lumio : un arbitre de développement général ...

Commentaires :

Le projet d'Aménagement et de Développement Durable

en application de l'article R123-1 du Cde Urb.

Source Mairie de Lumio > non daté

Caractère normatif des Padd > compétence de l'établissement chargé des PLU. Cde L'urbanisme L.123-1-2 en fait un outil normatif exhaustif orienté sur les équilibres généraux espace/activité humaine, relevant d'une grande diversité de références législatives.

l'article R123-1 du Cde de l'urbanisme prescrit

> rapport de présentation du PLU

> le Padd de la commune

> un règlement et des documents graphiques

Cette étude rentre donc dans ce cadre possible d'étude fine par quartier, et que nous reprendrons dans le volet programmatique.

Les L-111 et L-121-1 amènent à une triple orientation rappelée dans le Padd de Lumio.

- 1 l'équilibre entre l'urbain et le rural.
- 2 diversité de l'urbain par la diversité sociale dans l'espace des hommes et activités
- 3 une consommation d'espace mettant fin au mitage de l'espace rural, par maîtrise du développement.

Rapport du 6 mars 2021: extrait

... et de la vocation de la Marine de Sant'Ambroggio

Commentaires :

L'étude intégrera comme un volet particulier les orientations du projet

dans son point B («du diagnostic aux orientations : les grands équilibres du territoire») la commune énonce 18 points en regard du Padduc et du diagnostic de ses atouts propres.

«Le Padd de Lumio doit ainsi être le gage d'une intégration de tous les espaces nécessaires à l'organisation et la structure urbaine, paysagère et agricole de la commune, tout en protégeant et valorisant ces caractéristiques locales.»

Inscrit dans cette perspective, le site de Sant'Ambroggio doit répondre à cette volonté résumée en trois thèmes:

- > environnement : protéger, préserver, mettre en valeur
- > aménagement urbain : prévoir, partager, respecter, mettre en valeur, hiérarchiser, sécuriser, préserver l'environnement, se retrouver
- > développement économique : fédérer, affirmer, aménager, coopérer, développer.

L'axe III du Padd : «**Conforter la multi-polarité urbaine de Lumio...**»

cite les différents espaces urbanisés qui composent la commune.

La Marine de Sant'Ambroggio y est mentionnée comme «Pôle Urbain Littoral» défini en 9 points d'interventions:

1 affirmer le caractère de porte d'entrée maritime de Lumio, en développant des navettes maritimes régulières vers Calvi et l'Île Rousse.

2 valoriser le littoral en développant des liaisons de cabotage vers les ports de l'Ouest et en lien avec les arrêts ferroviaires

3 reconquérir le front de mer par une mise en valeur des espaces proches du littoral: requalifier l'ensemble des espaces publics (avenues principales depuis le port à la gare de Sant'Ambroggio et l'accès à la RN, port, plage) et développer de nouveaux accès au littoral depuis la voie principale.

4 Désenclaver la Marine de Sant'Ambroggio en prolongeant l'avenue principale vers la piste de la Punta Spano

5 redynamisation du secteur nautique sport et loisirs en mer (restructurer les équipements existants et développer de nouvelles offres : baignade hivernale via une piscine à l'eau de mer)

6 Mise en valeur de l'accès au site naturel protégé Punta di Spanu (conservatoire du littoral) depuis le front de mer et les gares de Sant'Ambroggio et par la création d'une zone de rencontre et de départs de sentiers pédestres à partir de la frange urbaine de Mazza Corta

7 Maîtriser l'extension urbaine en développant un véritable projet de lisière entre les espaces urbanisés et les espaces naturels afin de répondre aux exigences relatives aux risques naturels et au désir citoyen de «nature en ville», tout en favorisant la mise en valeur des paysages naturels , en leur offrant des espaces propices au développement d'une biodiversité

8 valoriser les déplacements ferroviaires en privilégiant l'émergence de «quartiers de gare» par une densification urbaine autour des arrêts ferroviaires de Sant'Ambroggio et de celle d'Orsu Longu et la création de nouveaux espaces publics (place de la gare) de petits équipements commerciaux et de services de proximité, aménagement des zones de stationnement.

9 encourager la rénovation énergétique sur l'ensemble du secteur de la marine.

Rapport du 6 mars 2021: extrait

Trois axes se dégagent :

- affirmer et développer la vocation de port de la commune et réhabiliter la frange côtière et le port.
- affirmer la relation à la Pointe Spano comme support d'activités éco-reponsables et pratiquer de nouveaux modes de déplacement.
- assujettir l'extension urbaine à ces impératifs, en même temps que procéder à une «mise à jour» énergétique.

Un diagnostic face à...

Par méthode, le diagnostic doit être considéré comme déterminé par les intentions de faire et de transformer. En effet, adopter le schéma médical consistant à diagnostiquer des dysfonctionnements pour puiser dans une «pharmacopée» d'aménagement de l'espace ne suffira pas.

REQUALIFIER notamment, en sous-entendant de qualifier autrement, le fait en fonction d'un état futur dont le contour n'est pas à priori défini. On devine d'autant plus facilement qu'un plan d'aménagement prescriptif à réaliser éventuellement par phases ne soit finalisé qu'en fonction des programmes d'activités nouvelles à concevoir.

D'autant plus que l'état des lieux, s'il résume des éléments tangibles et d'arrière plan, indique des contraintes réglementaires nombreuses et peu favorables à des restructurations urbaines autres qu'internes. La difficulté de libération de foncier dans un espace dense pousse alors à des solutions de densifications.

REDYNAMISER implique par ailleurs que l'activité existante se développe dans le cadre d'un nouveau contexte et apport d'activités. Que le champ des activités possibles et nouvelles importées se greffe, redistribue ou développe, bref dynamise l'existant.

Il s'agit donc tout au long du diagnostic d'un investissement prospectif et collectif à mener, ayant pour but de générer des pistes de réflexion sur les activités globales actuelles entourant préférentiellement l'extension de la saisonnalité touristique, non seulement en durée mais en segments inexistantes d'offres nouvelles.

Rapport du 6 mars 2021: extrait

... à des intentions

Les initiatives du Pays de Balagne et des deux cités de Calvi et de l'Île Rousse, entre lesquelles Lumio occupe une position intermédiaire intéressante, constitue

un premier palier de requalification : devenir un troisième pôle du tourisme «vert» en Balagne. Ce qui implique comme déjà dit :

- l'état des liaisons internes viaires et celles allouables au circuits piétons, privés et publics en réseau,
- les disponibilités foncières exploitables pour l'implantation des activités nouvelles, tant sur le domaine privé à concéder que sur le domaine public.
- les éléments subjectifs d'ordre esthétique et architecturaux modifiant la banalisation de la zone du Port

commerces et services

de bouche / installation de marché de plein-air / vide-greniers mensuels

produits courants

produits sportifs (chaussures, vêtements, cycles, tennis, etc.)

location / réparations

information

équipements spécialisés

de sport

de réunion / séminaires

théâtre de plein-air / cinéma 150 places

piscine tennis / tennis club et fitness

golf

équipements générateur d'activité hôtelière

thalassothérapie



Rapport du 6 mars 2021: extrait

L'état des lieux

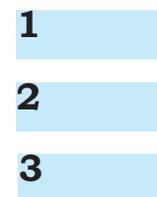


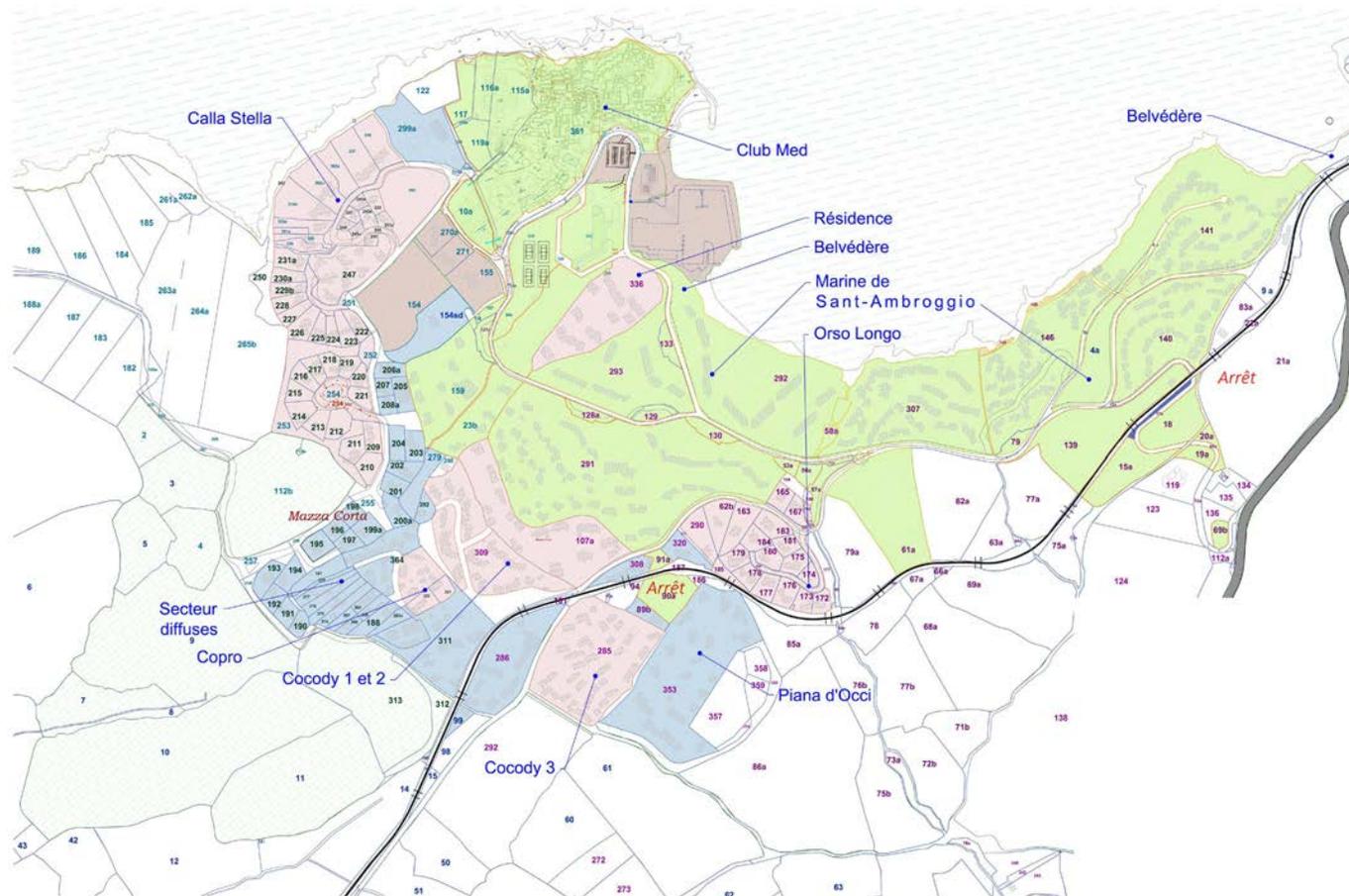
Rapport du 6 mars 2021: extrait

données générales

- le territoire* 1
- l'environnement réglementaire* 2
- l'environnement régional* 3

Etat des lieux :





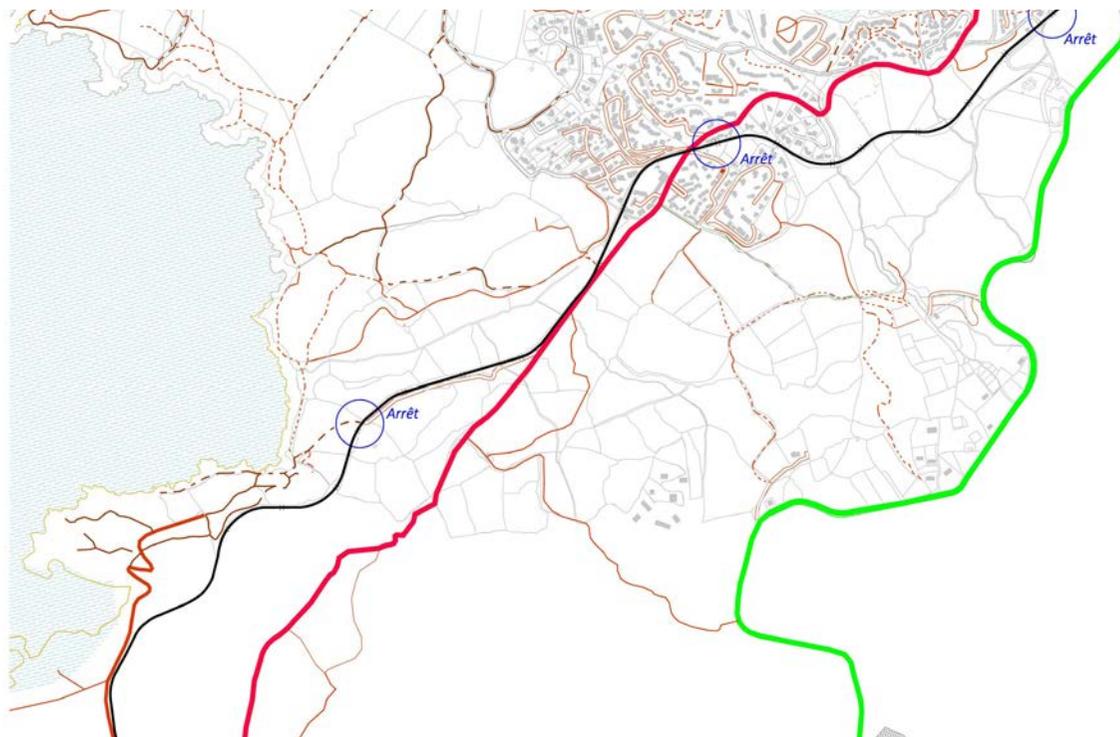
le territoire habité et le tropisme du bord de mer

Rapport du 6 mars 2021: extrait

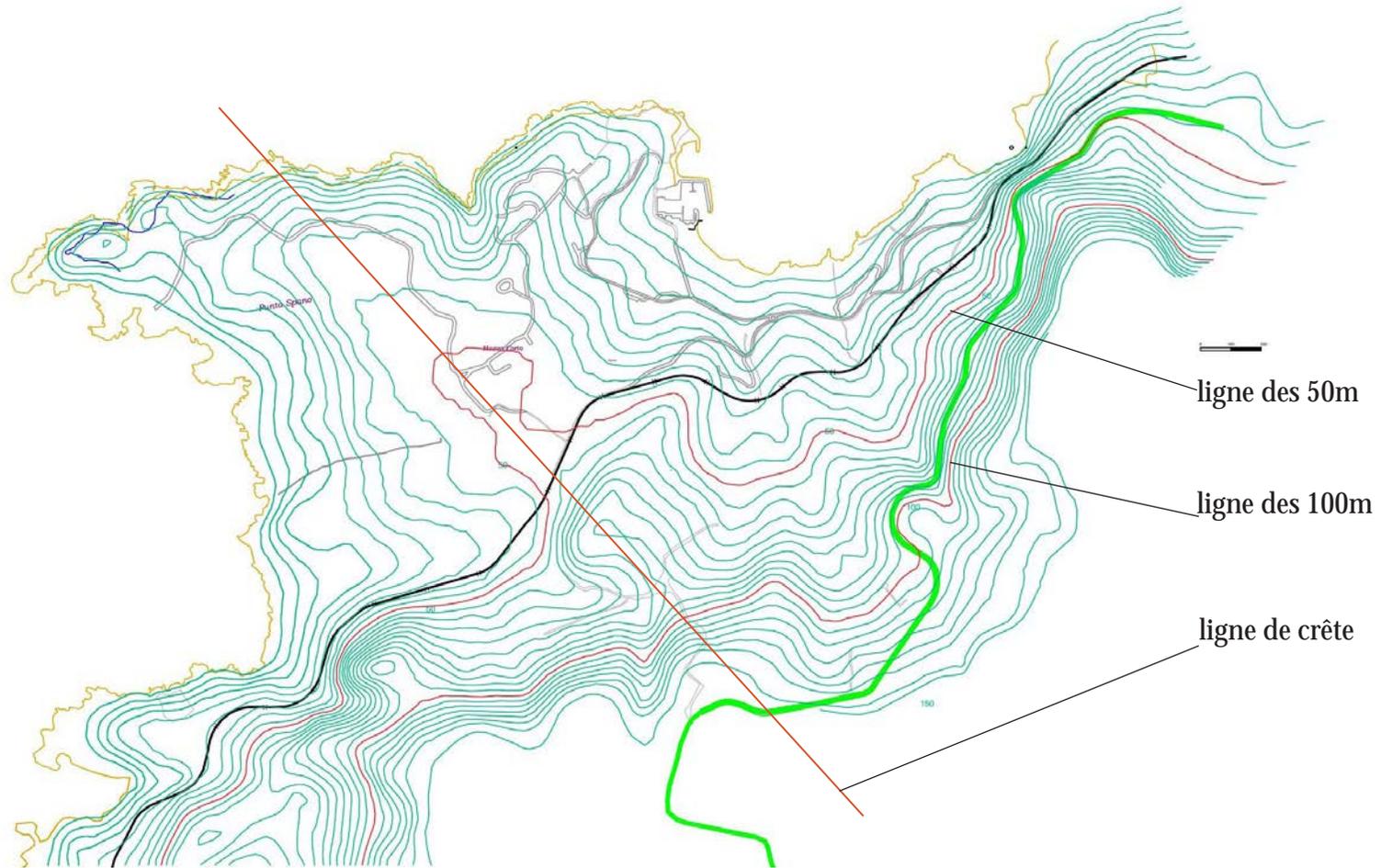
Le territoire

1

Etat des lieux :

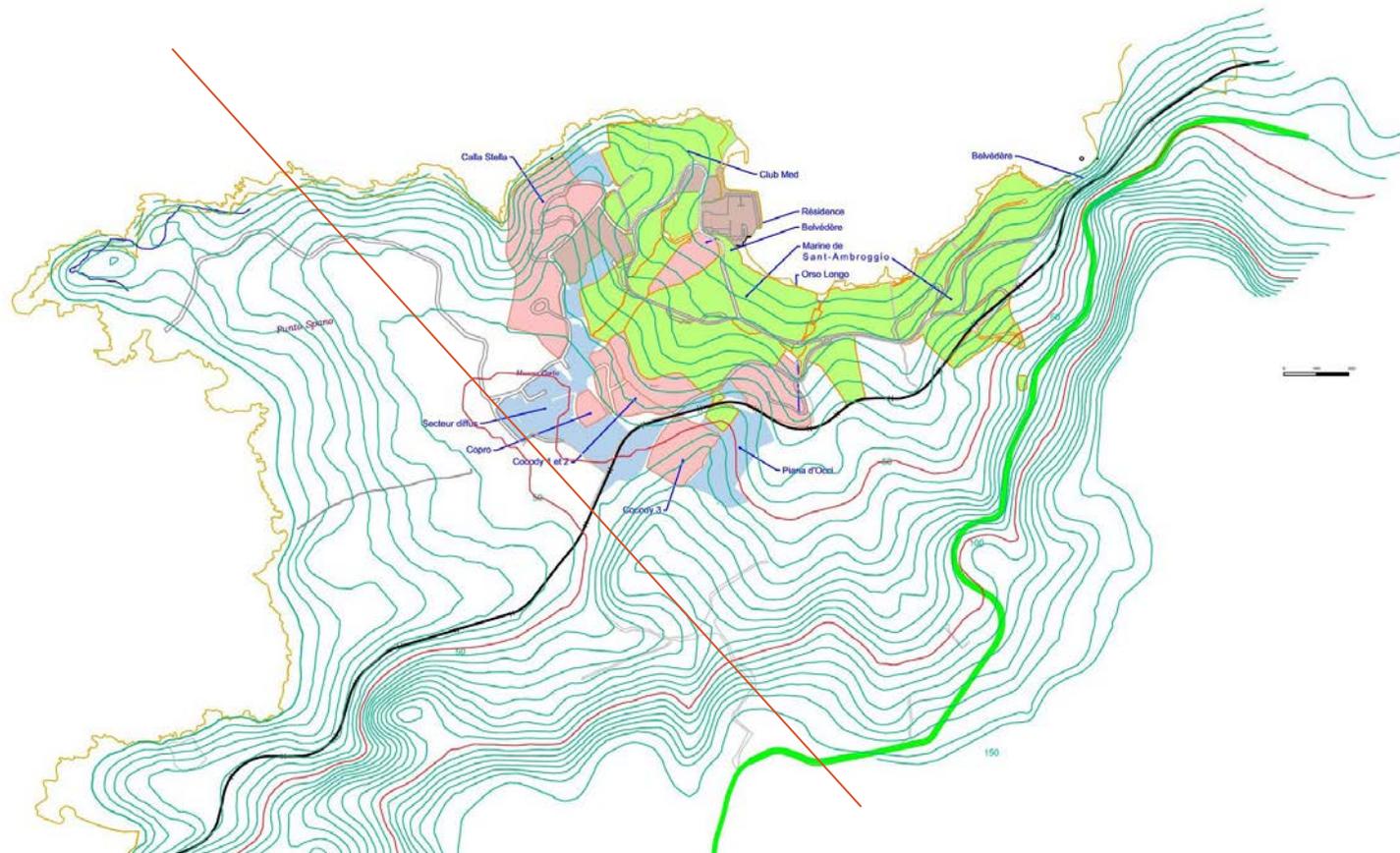


le territoire «naturel» du site et sa réserve arrière à l'ouest



Rapport du 6 mars 2021: extrait

La topographie générale de la Pointe Spano et la ligne des 50 m d'altitude qu'épouse la voie ferroviaire Sud Ouest-Nord Est est une sorte de ligne de démarcation mer-montagne. Perpendiculairement, la ligne de crête de la Pointe Spano divise le cap en deux parties adossées, toutes deux refermées sur un découpage général de la côte en baies. Le site du port et de l'agglomération s'est étagé sur la partie Nord Est de cette pointe, en coïncidant avec la forme en cuvette de cette partie, en pente douce vers la mer (- de 5% en moyenne). L'urbanisation s'arrête avant la ligne de crête environ sur celle des 40m en moyenne.



Etat des lieux :

2.1

La charte paysagère...

Un point d'information reste à faire sur l'état d'avancement actuel du SCoT de Balagne, compte tenu des retards ou difficultés connues depuis 18 autour du Padduc.

La Charte paysagère se positionne elle dans la continuité des lois littoral et loi montagne, avec une perspective double en ce qui concerne les zones de piémonts et de rivages :

préserver la zone littoral et plus largement riveraine pour la restituer à son activité et état naturel initiaux,

stopper l'urbanisation dans les zones côtières en encourageant la densification sur site déjà construit.

Le «**volet paysager d'un schéma de cohérence territoriale / enjeux et orientations**» des cartes de «*données territoriales*» reprises sur le principe d'une «*carte des secteurs soumis aux grands enjeux de développement urbain*» détaille les zones de protection et sensible de l'espace riverain jusqu'au piémonts. Ce sont celles que l'on voit plus loin.

Par ailleurs, sur le problème de l'urbanisation, la volonté de reporter le développement de l'habitat autour de la structure traditionnelle des villages de coteau pour plus de cohérence paysagère induit une vraie rupture. Jusqu'ici les 74% de résidents saisonniers venant l'été, implantés pour des raisons évidentes sur la bande côtière, risquent de provoquer des hausses de prix par effet d'aubaine, en excluant encore plus les résidents corse de ces secteurs. De toute manière toute intervention volontaire même justifiée sur ce plan comporte le risque d'être contre-productive.

Rapport du 6 mars 2021: extrait

...et**L'Atlas des paysages de la région Corse :****2.2**

« La Balagne compte deux villes portuaires relativement importantes -Calvie la génoise et l'Île-Rousse, fondée au XVIIIe par Pascal Paoli. Les coeurs de ces deux cités historiques , et notamment la citadelle de Calvi, font partie des joyaux du patrimoine corse. Mais autour des noyaux urbains, les dynamiques de périurbanisation s'étendent en banalisant progressivement les paysages. Entre ces deux pôles, à Sant'Ambroggio (Lumio) et San Damiano (Algajola), comme à Davia (Corbara), Gardiola (Monticello et Lozari Belgodère), les marines ont envahi le front de mer. Des coupures vertes subsistent heureusement entre ces secteurs densément bâtis. Le conservatoire du Littoral a soustrait plusieurs sites majeurs -dont la Pointe Spanu- à la pression foncière.»

.../...

« Ces protections sont à confronter ou élargir, si l'on veut contenir l'étalement de l'urbanisme balnéaire et assurer un développement équilibré de ce territoire.»

.../...

« Toute une conception de l'espace et du paysage à l'opposé de celle qui se propage sur le proche bord de mer. Comme le souligne la **Charte paysagère du Pays de Balagne**,

« à l'urbanisme groupé s'est substituée une urbanisation lâche et dispersée, le long des routes et au hasard des opportunités foncières. Deux images s'affrontent désormais : celle du village et celle du mitage. »

Etat des lieux :

2.2.1**Le SRCE**

Rapport du 6 mars 2021: extrait

**Répertoire des cartes ayant valeur réglementaire, prescriptive
ou indicative**

Etat des lieux :

2.3

Le PADDUC

NB : les limites du Padduc (échelle choisie de 2mm > 1/50 000e) ne permettent pas actuellement d'effectuer des reports de limite fiable. Le schéma du bas illustre mieux cette indétermination.

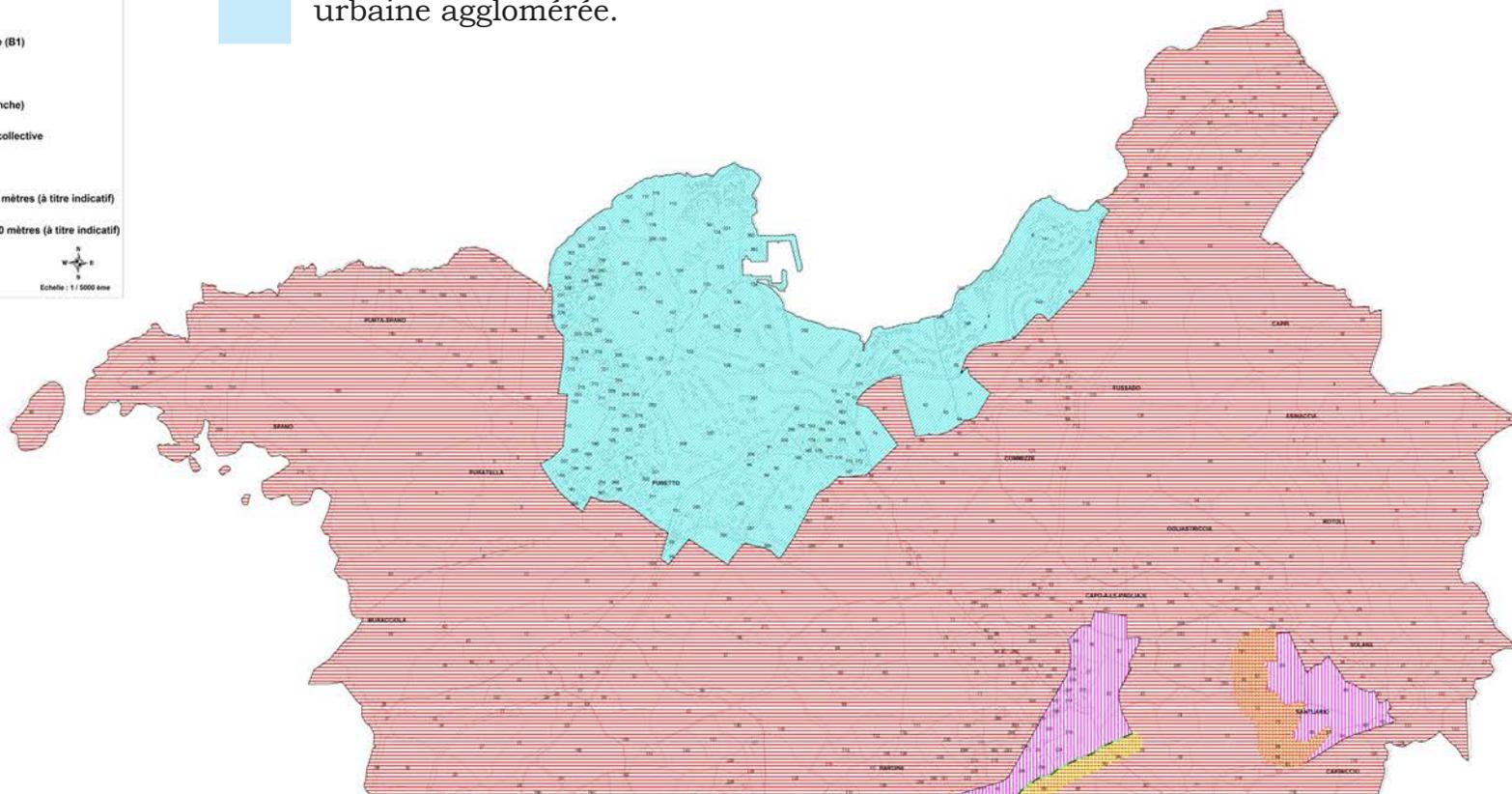
Cf. la territorialisation du Padduc.

Rapport du 6 mars 2021: extrait

2.4

Le PPRIF

La zone classée R "Risque fort" intéresse la Pointe Spano et exclue la zone urbaine agglomérée.

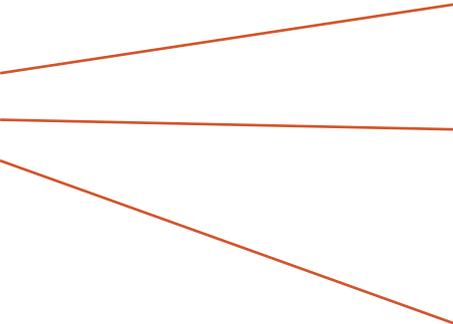


Etat des lieux :

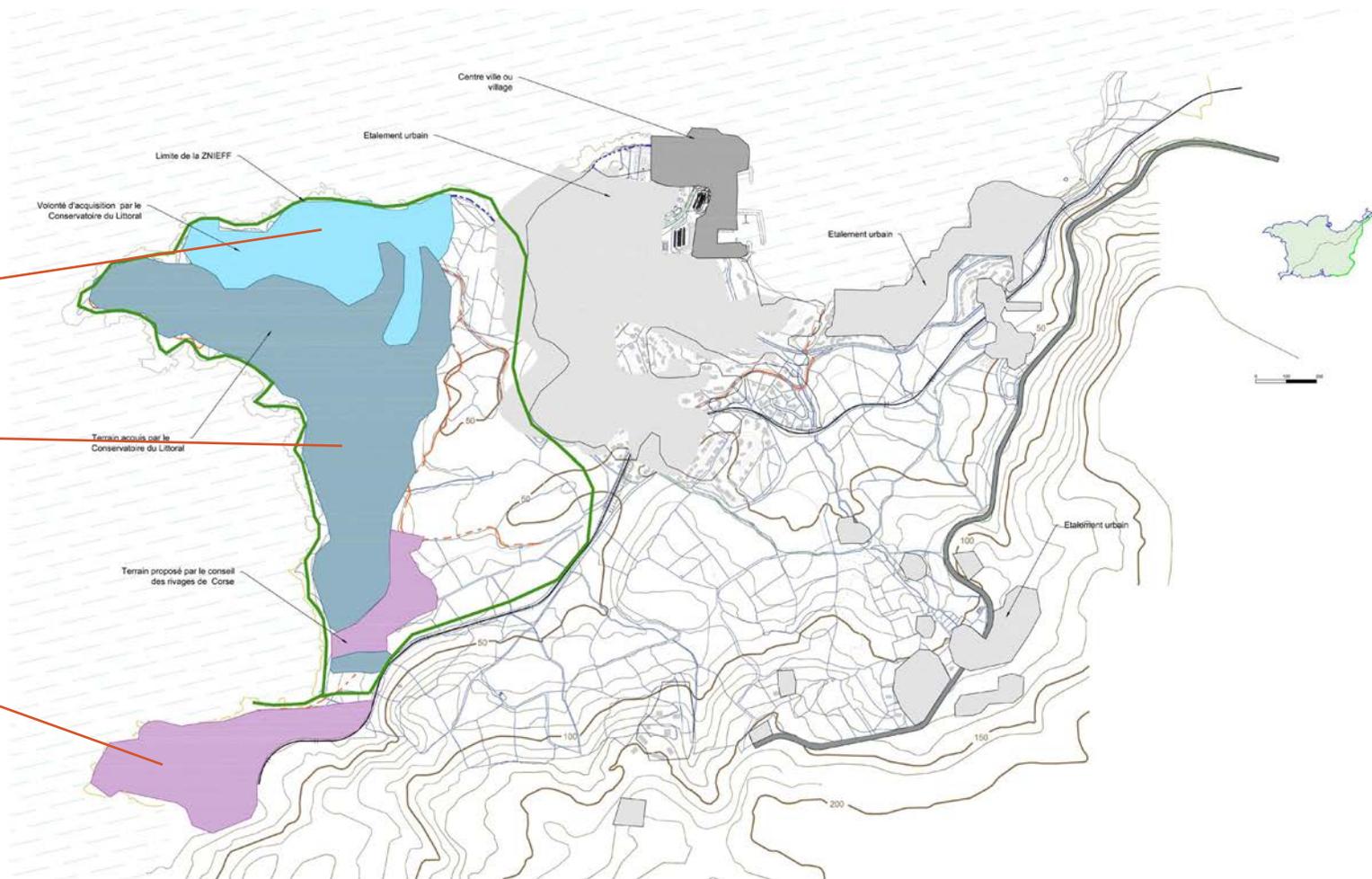


Le domaine du conservatoire du littoral.

En bleu clair les projets d'acquisition
En bleu sombre les acquisitions
En violet les zones visées par le Conseil des rivages Corses



Rapport du 6 mars 2021: extrait



Etat des lieux :

2.6

La znieff

En vert : la limite de la znieff.

En gris : les zones urbanisées.

NB : en ce qui concerne la Znieff d'une surface : 143 Ha le rapport DREAL de juillet 2018 dit : "C'est un site au relief doux, couvert d'une végétation arbustive de plus en plus basse à l'approche des rivages. De ce maquis émergent çà et là des chaos rocheux et quelques murettes ou abris de pierre ruinés, vestiges des activités agricoles du siècle passé."

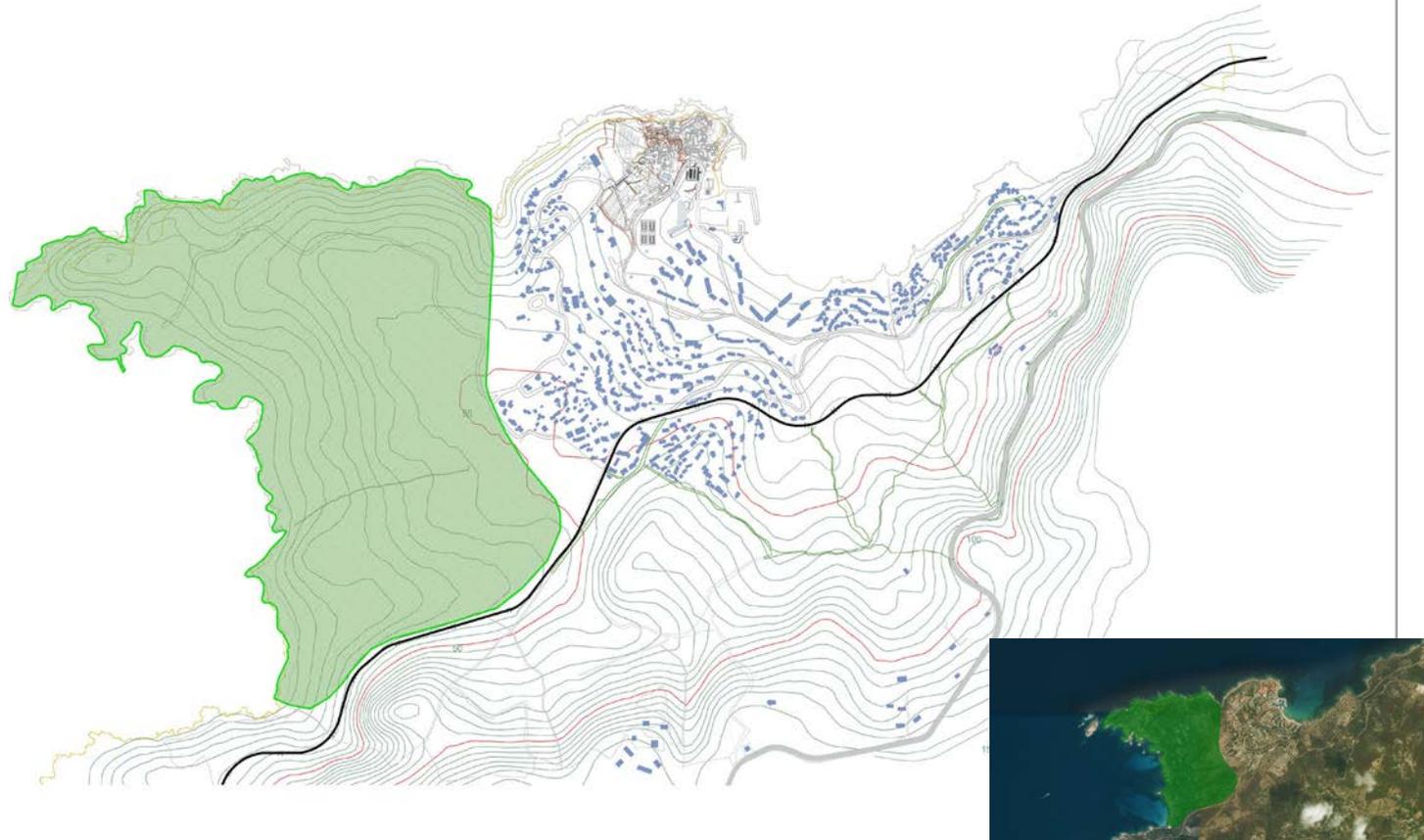
L'article 1.6.2 spécifie :

"Différents aménagements ont été réalisés sur le site. On y rencontre notamment un parcours de golf, une discothèque et une ferme aquacole."

Le rapport de 2018 ne relève qu'une espèce déterminante.

Notre traduction, en fonction du parcellaire.

Rapport du 6 mars 2021: extrait

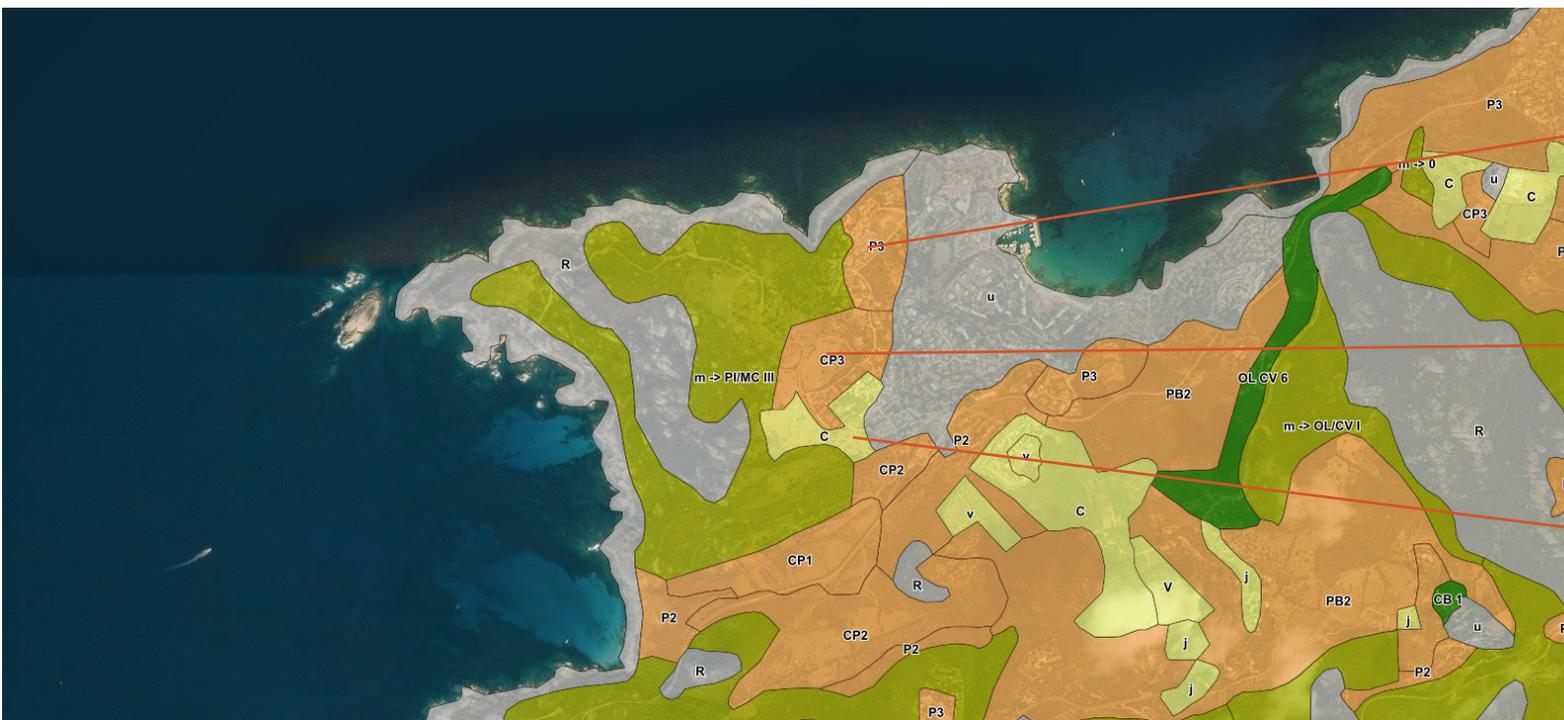


Etat des lieux :

Samb-UE-Znieff t1

2.7

La carte de la SODETEG



Rapport du 6 mars 2021: extrait

Zone P3

zone pastorale améliorable parcours non boisé impropre aux labours

Zone CP3

Parcours non boisé éventuellement cultivable
pente > 15%

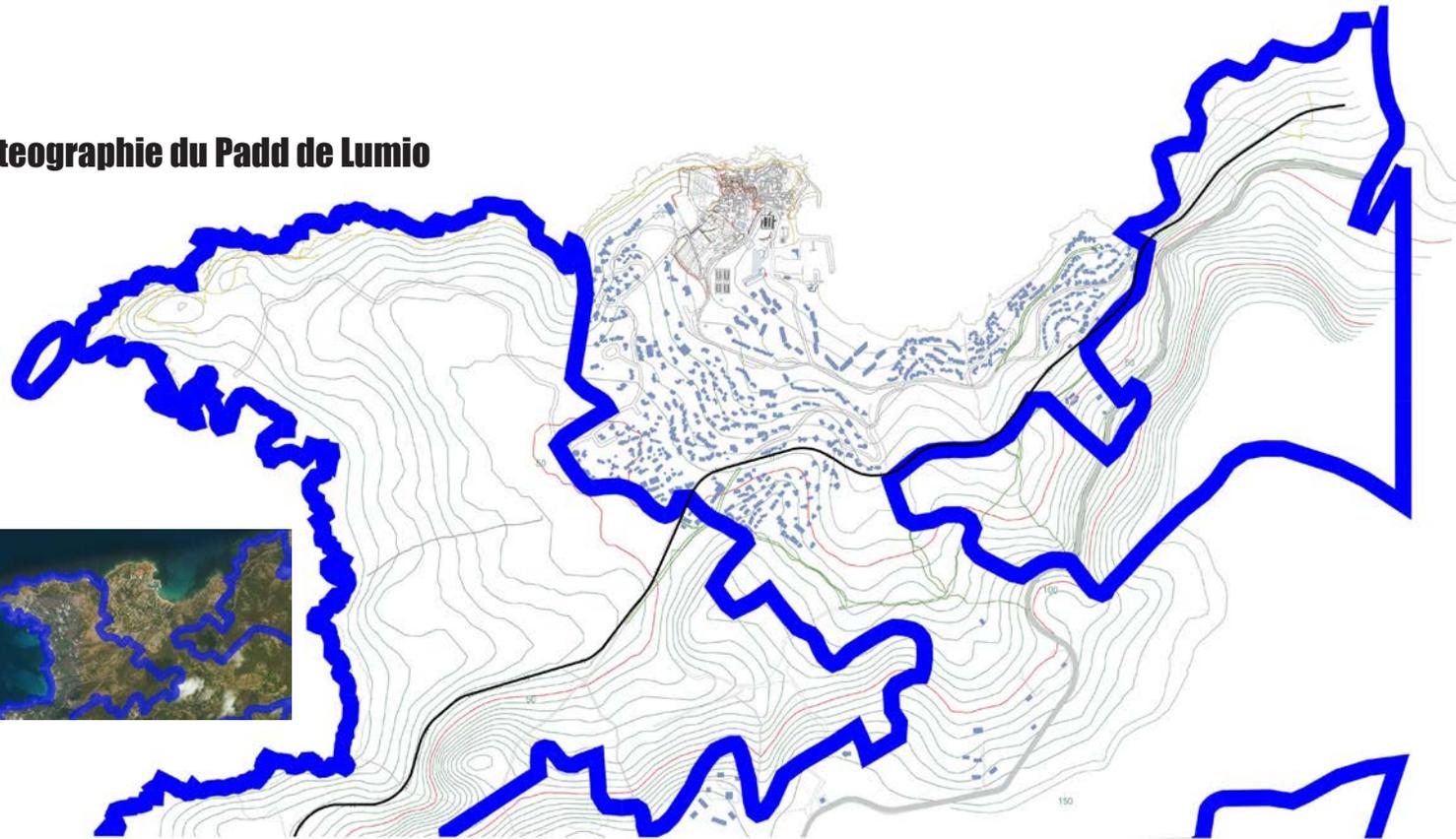
ZoneC

Cultures herbacées en régénération

Etat des lieux :

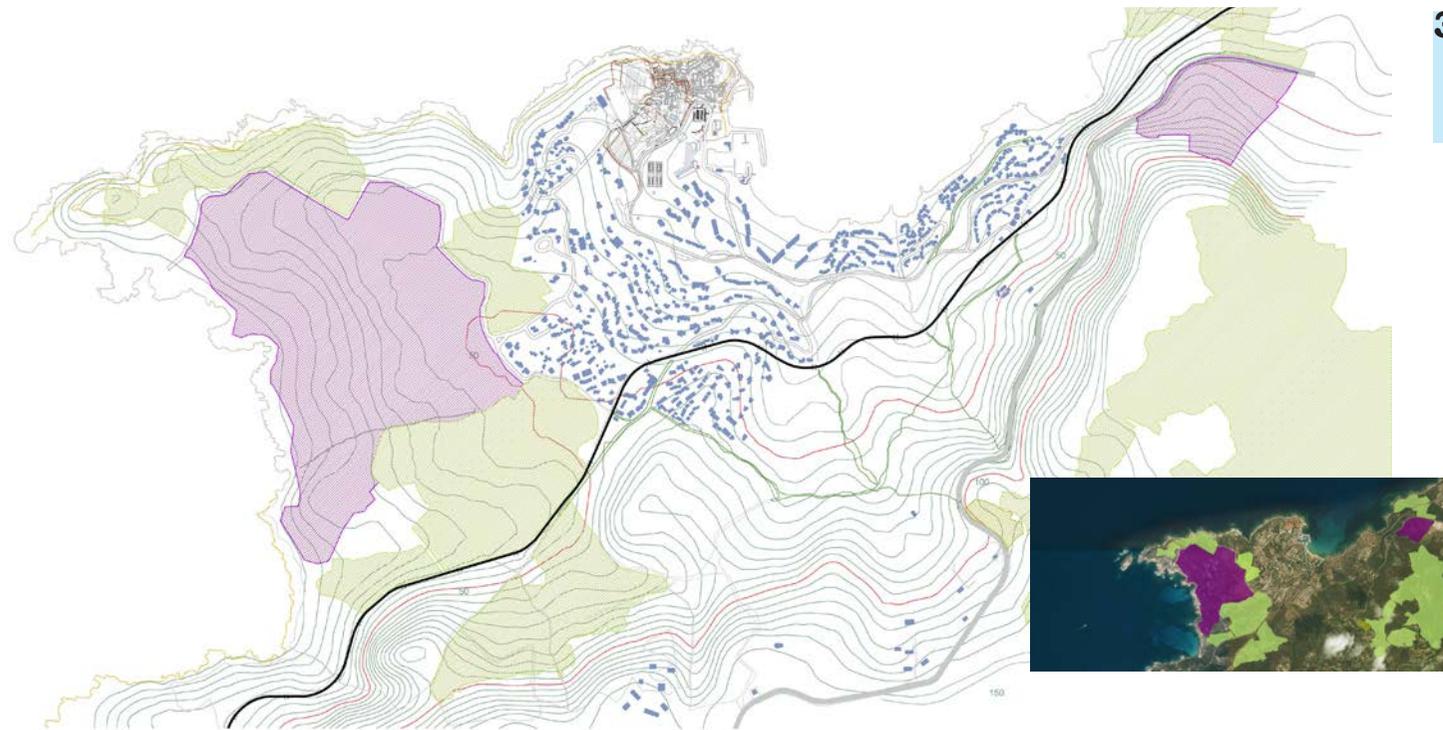
3.0

Carteographie du Padd de Lumio



Samb-UE-pddc-contours

Rapport du 6 mars 2021: extrait



3.1

Etat des lieux :

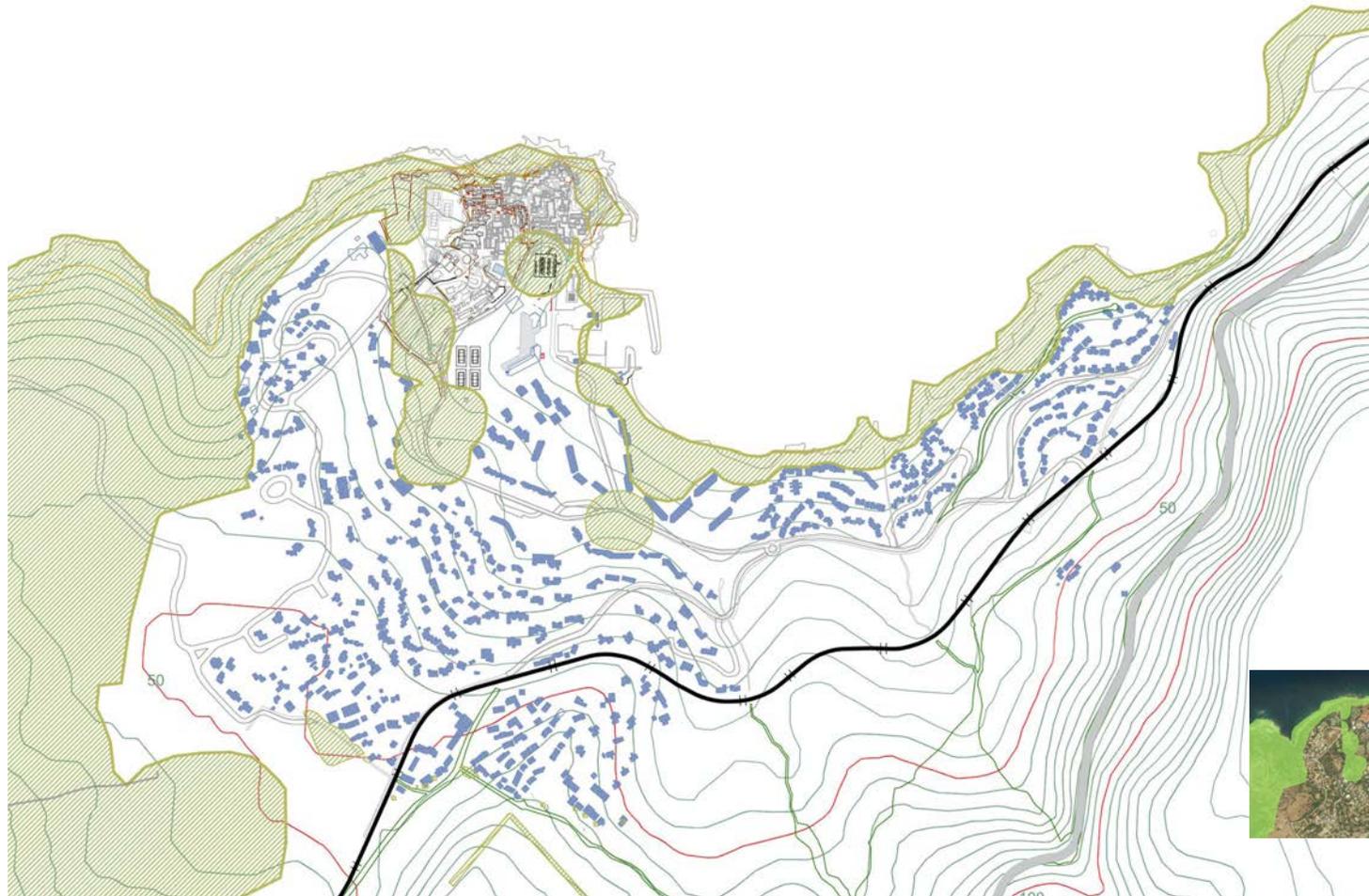
Samb-UE-Parcgraphique-ilots cultureux

3.2



Samb-UE-Pddc-espnaturels

Rapport du 6 mars 2021: extrait

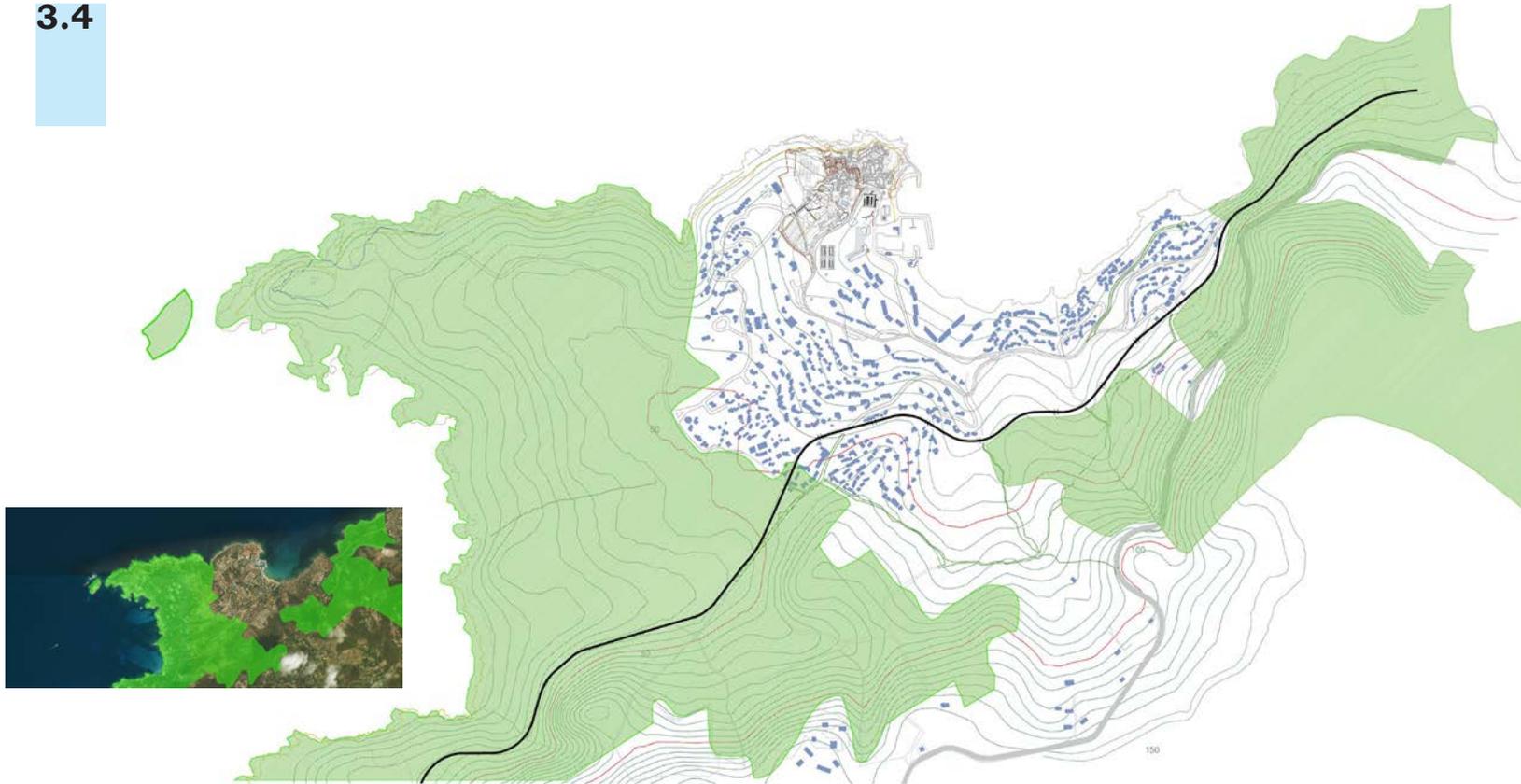


3.3

Etat des lieux :



3.4



Samb-UE-esprot-espremarquables

Rapport du 6 mars 2021: extrait



3.5

Etat des lieux :

Samb-UE-Pddc-espstratagricole

3.6



Samb-UE-Pddc-pastoralisme

Rapport du 6 mars 2021: extrait



3.7

Etat des lieux :

Samb-UE-prescriptions-zones sensibles

Rapport du 6 mars 2021: extrait



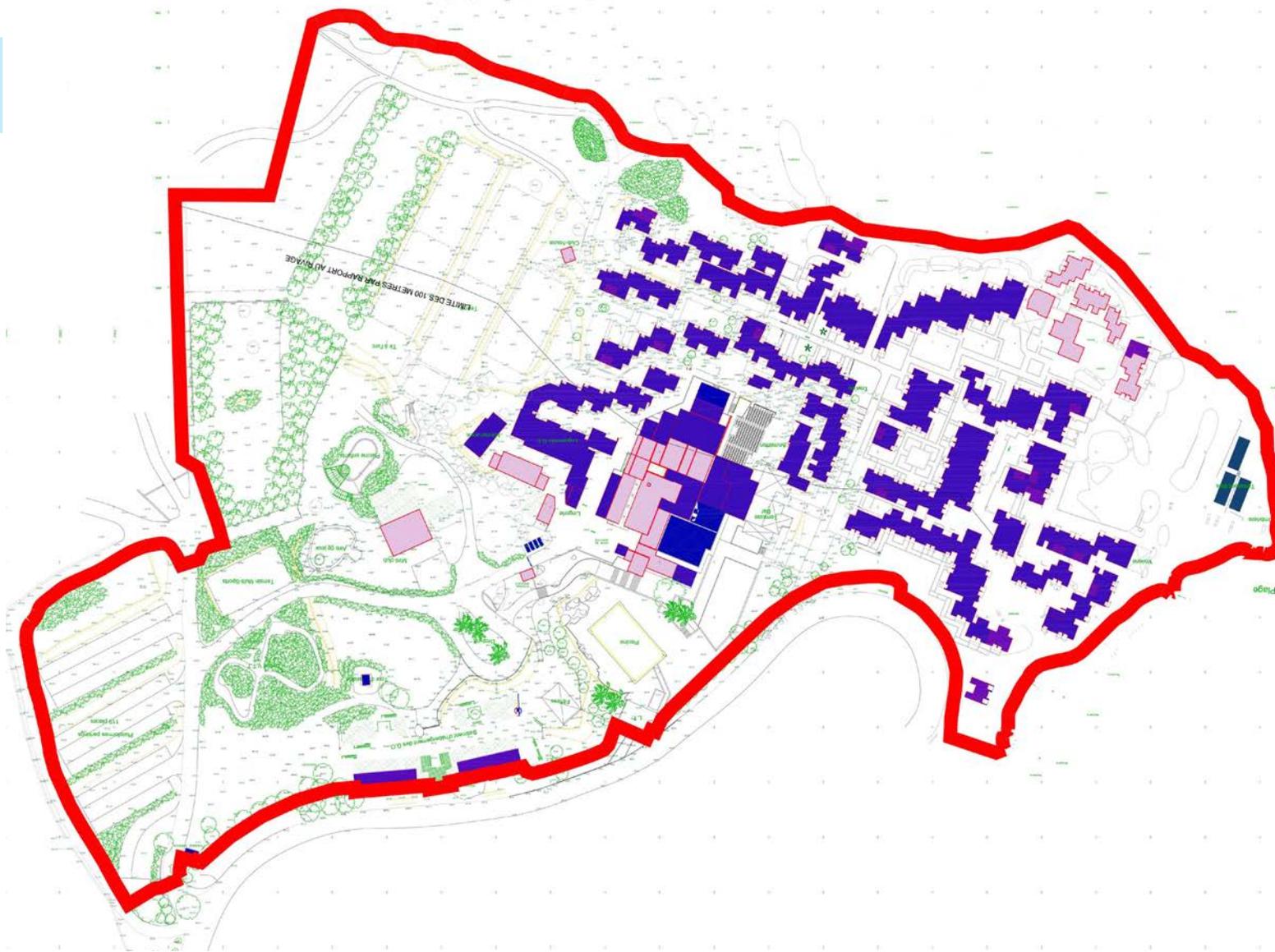
4.4

Commentaire : **novembre** **2021**

Les zones du PLU mentionnées en 2020 dans ce rapport ne sont plus les mêmes qu'actuellement à la date de novembre 2021. Certaines zones de l'ensemble des copropriétés ont été portées comme «réservées» au PLU d'octobre 2021, même si les zones du PLU n'ont pas changé dans l'ensemble.

Etat des lieux :

les espaces d'intervention particuliers



Rapport du 6 mars 2021: extrait

Le ClubMed ne représente pas un «dispositif connexe» mais figure ici comme une entité autonome dans l'agglomération, dont l'impact est fort pour la raison estivale mais nul pendant 9 mois au moins. Ce qui ne fait qu'augmenter

L'assiette du club est de 79 770 m², soit environ 8 Ha.

La partie soumise à la location compte 304 bungalows pour (à venir)

L'unité centrale réception restauration (à venir)

L'unité d'hébergement "GO" est de (à venir)

Les dépendances techniques sont de (à venir)

La surface de plancher construite est de (à venir)

5.2

un îlot particulier : le ClubMed



Etat des lieux :





Etat des lieux :

Rapport du 6 mars 2021: extrait

co-gestion de l'espace public > espace privé 8

Note sur les aires de stationnement de délestage à créer

Le dispositif général des stationnements en privé et public actuels, s'estime en besoins en pics de fréquentation de la station en saison haute, ce sans surcapacité inutile. Si le but étant est d'assurer une "pacification" de la zone centrale (nécessité à rendre la zone centrale du port plus attractive et moins perturbée en saison) les conséquences de cette option sur le plan des flux de circulation implique du délestage sur plateformes concentrées.

Rendre piétonne la zone centrale, avec accès restreints aux nécessités du port, et par tranches horaires
implique :

Pour les commerçants > prise en compte des sujétions de livraisons

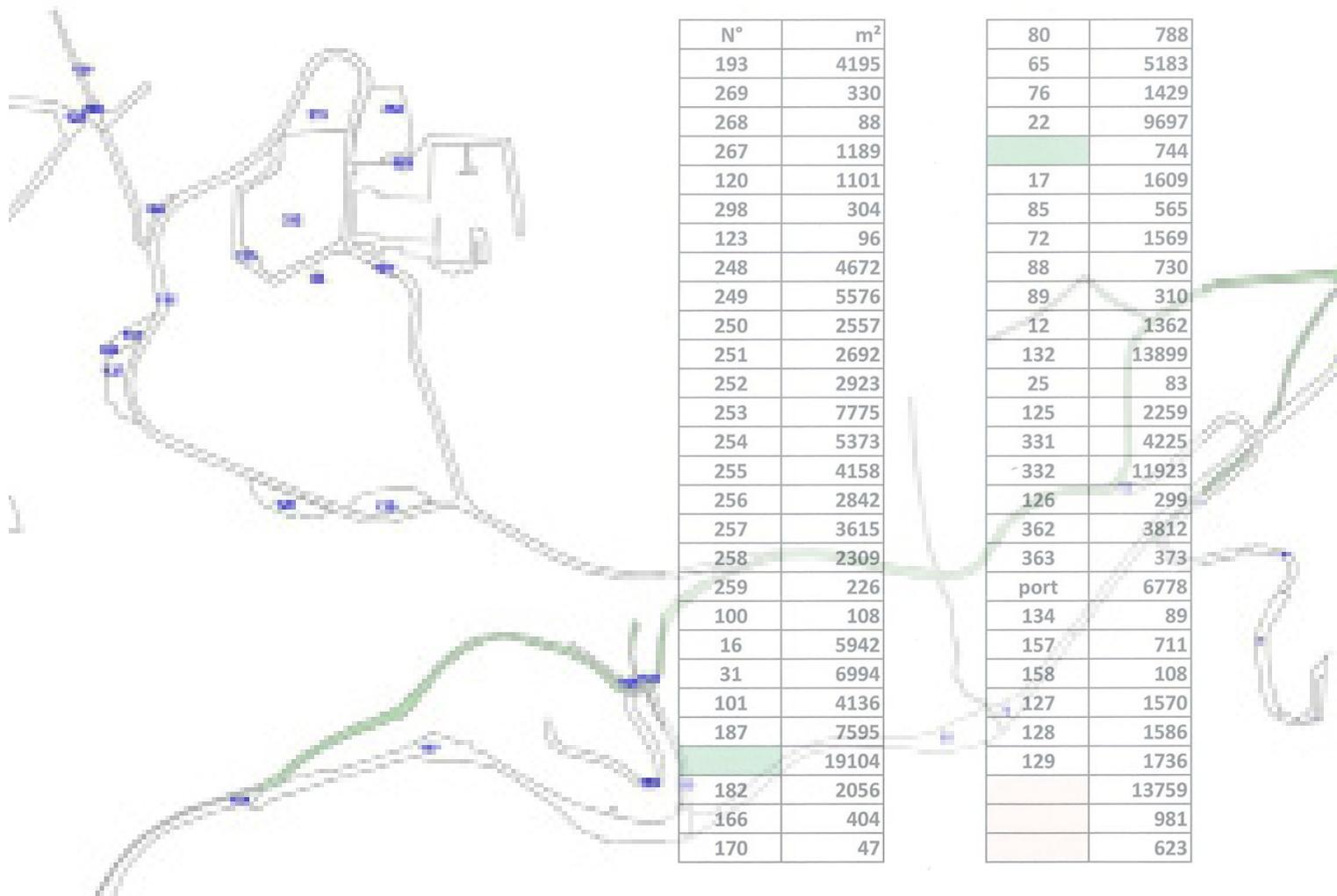
Pour les opérateurs du port, pour lesquels un dispositif viaire type arrêt-minute peut être fait.

Cette zone "piétonnisée" serait entièrement réaménagée en fonction d'un programme général de renforcement des services, des offres de loisir, et du réaménagement de la piscine municipale.

Il sera à terme, en fonction de sa position de liaison entre les différentes plages et de son effet de belvédère privilégié, proposé un principe de réaménagement des bassins de piscine, avec adjonction de jeux aquatiques et jeux pour enfants.

le réseau viaire : voies principales

8.1



Rapport du 6 mars 2021: extrait

le réseau viaire

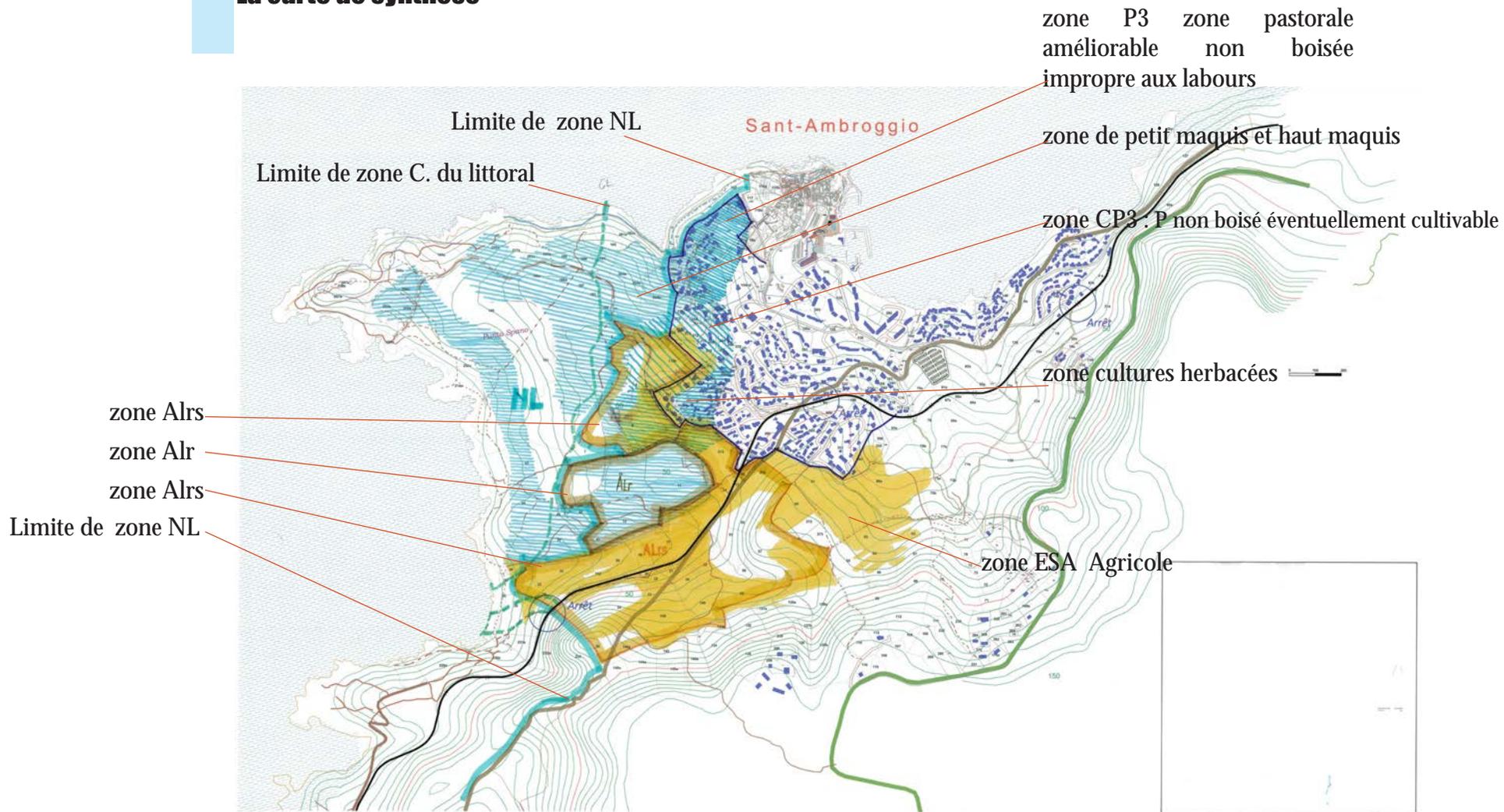
8.2



Total provisoire des voies :
186 906 m², Soit **18 Ha 7**
Etat des réseaux : phase ulté-

Etat des lieux :

La carte de synthèse



Rapport du 6 mars 2021: extrait

une synthèse & carte

9

Compte tenu de ce qui précède, la Pointe Spano apparaît bien comme un sanctuaire fixant une fois pour toute les limites de la partie agglomérée.

Elle consacre ainsi la bipolarité avec laquelle la vie de la Marine doit compter et intégrer dans son image future.

Cette préservation peut devenir, dans une stratégie de redéploiement de l'activité et de sortie d'une saisonnalité handicapante, un atout certain, sous réserve qu'un travail d'image et de promotion d'image soit fait autour de la marine.

Tout ce qui suit tient à donner des pistes de dépassement d'une situation de blocage en deux zones opposées, mais que la structure d'agglomération, diffuse, préserve en continuité (sans pour autant que la Pointe Spano soit considérée comme le parc de Sant'Ambrogio).



Rapport du 6 mars 2021: extrait

Les éléments d'un diagnostic...



De tous ces éléments recensés ne naissent pas obligatoirement des pistes ou solutions, mais un système supplémentaire de contraintes dans lesquelles l'espace du concret se trouve cantonné.

Dans le cas de la Marine de Sant'Ambrogio, la morphologie du site en deux versants dos à dos s'accroît du fait de la pression réglementaire ; entre structure naturelle et occupation humaine, s'est maintenant installée de manière irréversible une sorte d'antinomie qui condamne l'exercice d'un dialogue entre les deux. Alors que les pratiques environnementales et durables s'installent et ne sont pas à maturité, il est sans doute imprudent que les soucis environnementaux deviennent un outil de restriction sans souplesse.

Entre une volonté écologique justifiée en regard de la qualité du site et une urbanisation d'été qui a saturé les espaces disponibles, les poches disponibles pour des équipements à forte structuration économique et sociale restent peu nombreuses en nombre et en volume. Ceci étant, l'outil de densification peut-être activé dans le cadre d'un PLU en gestation, de même que des territoires limitrophes entre l'urbain et le naturel. De toutes manières, le dispositif actuel devra dans l'avenir être plus renégocié que confirmé en l'état.

En effet, cette logique générale contient-elle en puissance une conception anti-urbaine de la bande littorale ? Il est dangereux d'opposer paysage et urbanité, car elle exclue une différence qui éclaire différemment la vision du paysage et son heuristique. Il n'y a pas de paysage contre l'urbain plus que deux urbanités qui s'opposent. Un premier couple qui forme le paysage de référence comme dans la charte paysagère (par exemple) appartient en totalité à un système rural, que le système urbain n'a pas intégré, car formé massivement en seconde moitié du XXe, sur des critères d'organisation différents, liés au tertiaire et à l'industrie.

Or rentrer dans cette alternative exclut toute prise en compte d'îlots de vie déjà installés dans le paysage et sur lequel aucune prospective ne s'exerce. Paradoxalement, la qualité (beauté) paysagère de la région (qui a littéralement « aspiré » les effets de développement d'une « industrie » touristique en ignorant le système villageois précédent) continuera sans doute à prédominer. Or s'il est compréhensible que le retour de balancier s'exerce dans le bon sens et stoppe toute extension, il faut bien voir qu'aucune voie de sortie au sujet de ces poches urbaines en littoral n'est envisagée quant à leur meilleure intégration générale dans un environnement « pacifié ».

Avant tout, les marines ont un point commun : une absence de structure urbaine proprement dite :

- Les activités qu'elles concentrent ne sont pas celles d'une agglomération « normale ». Les commerces de détails et des services sont liés au tourisme. L'artisanat, relégué dans des zones spécialisées en est absent.
- leur histoire les a privées d'une articulation semblable à la trilogie mairie-église-place publique de marché des villages traditionnels.



Rapport du 6 mars 2021: extrait

Dans cette perspective, ou le fait d'agglomération n'implique pas le fait d'urbanité, le cas de la Marine de Sant'Ambrogio met les autorités comme les gestionnaires des copropriétés face à un problème global : réinventer les lieux, sachant que :

- L'urbanité se constitue autour d'une culture commune
- la logique architecturale et paysagère, est d'autant plus claire qu'elle témoigne d'une culture commune que le temps a construite.

La persistance de ces juxtapositions de résidences qui ne prennent vie que l'été ne peuvent permettre de constituer l'urbanité des lieux en ce sens, et constitue un frein notable.

De la même manière, la cohérence de forme des lieux souffre de cette même juxtaposition et la traduit spatialement. Les différentes étapes architecturales même toutes inscrites dans un même passé trentenaire ne suggère pas de centralité réelle de cette zone du port et ajoute au problème économique social précédent celle de la forme, dans la réinvention des lieux.

Cette non urbanité d'origine a induit une absence de réserves pour équipements -publics ou privés- à vocation collective ; ne s'agissant que d'une monoactivité, rien dans les décennies passées n'a été programmé, puisqu'il n'y avait pas de raison apparente d'en prévoir. La seule voie pour des lieux d'accueil suffisamment centralisés et en syncrétisme, reste la densification de cette zone.

Enfin, la marque ClubMed, qui jusque là a fortement imprimé la Marine va créer un déficit d'identité supplémentaire en cas de fermeture du village.



La réinvention...

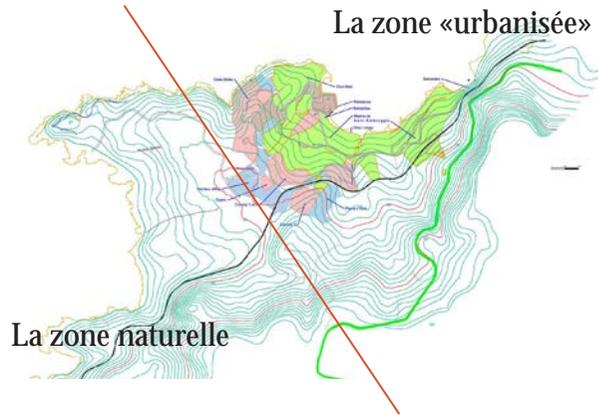
Rapport du 6 mars 2021: extrait

...d'une identité*c'est*

- | | |
|---|----------|
| une entité élargie > renversement de paradigme | 1 |
| faire de Sant'Ambroggio agglomération et la Pointe Spano le même site. | |
| concevoir élargissement de l'offre | 2 |
| confirmer la vocation d'accueil touristique basée sur des plages temporelles très larges | |
| être cohérent dans un même système d'offre | 3 |
| Il faut que l'ensemble des activités envisagées appartiennent aux mêmes groupes d'offre, dans les mêmes domaines, et de préférence ceux qui se développent. | |

le diagnostic

Fusionner l'identité naturelle et portuaire du site...



Rien de mieux que ces deux vues pour montrer que la Marine de Sant'Ambrogio peut se jouer sur une identité plus large que celle de la partie agglomérée à laquelle le raisonnement porte à croire. Malgré une ligne de crête qui impose morphologiquement une séparation naturelle, la continuité doit être cultivée, pour résorber une opposition nature -urbanité à laquelle tout conduit. Cette révision de point de vue renverse une perspective établie au profit d'une approche plus contemporaine, intégrant les problématiques actuelles concevables sous l'approche générique d'éco-responsabilité.



Rapport du 6 mars 2021: extrait

... en une seule entité

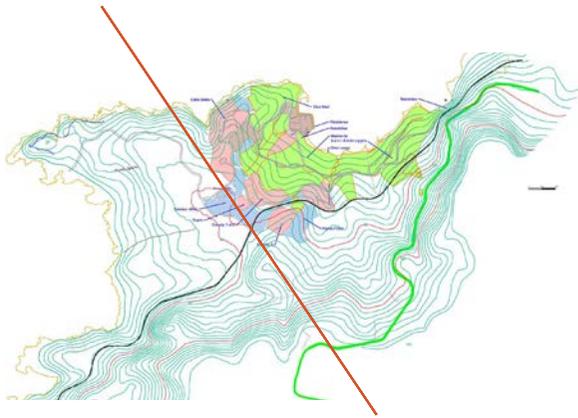
Autrement dit, requalifier La Marine comme cet ensemble dans l'optique d'un redéploiement du tourisme hors saison et d'un nouveau type.

A cela, comme déjà montré, la position géographique de cet ensemble en Balagne, entre Calvi et l'Île Rousse et les projets qui tendent dans le sens d'un tourisme vert le placent dans une position stratégique qu'il ne faut surtout pas négliger. Cette position indique déjà la possibilité d'un marché de niche à travers la vocation d'un site d'étape, avec les services induits possibles. La Corse bénéficie d'un climat d'hiver méditerranéen, qui, malgré des conditions locales parfois difficiles, sont idéales pour le tourisme vert d'avant et arrière saison. D'une manière générale, il suffit d'observer ce que l'ensemble des PNR continentaux tentent de développer dans ce sens, pour comprendre qu'il est parfaitement possible de s'inspirer des expériences en cours pour les transposer ici et prendre même une avance qui fasse exemple. Dans cette optique de site d'étape, le dispositif d'hébergement pré-existe, constituant un atout non négligeable pour le développement de l'accueil d'étape de circuits de tourisme vert.



le diagnostic

Se dégager de la fatalité saisonnière...



L'arrière saison et la saison d'hiver créent un vide qui peut se combler. L'assouplissement de l'agglomération, sous condition d'avoir une initiative de l'offre d'hébergement hors saison, est un atout pour la nouvelle forme de tourisme vert qui se développe en Europe. Le calme est recherché. Il n'en demeure pas moins qu'un effet de seuil reste à déterminer pour qu'un processus positif de pérennité de l'activité soit atteint. Il faut donc, non seulement travailler sur les structures à améliorer ou créer, mais savoir à quelles destinations, donc avant tout sur un catalogue d'activités relevant toutes de cette même approche.



Rapport du 6 mars 2021: extrait

... et en faire un atout

L'arrière saison doit s'appuyer bien évidemment sur les vacances scolaires, qui sont souvent des vacances familiales. L'offre «verte» dans son ensemble, du séjour pédagogique de découverte aux diverses formes de randonnée, trekking et plus sportives d'activités éco-responsables doit être développée, et s'adresser aussi à la classe des retraités aisés attirés par ce genre d'approche, sous condition d'hébergement d'un certain confort.

De ce point de vue, l'enclavement de la Marine devient un atout qu'il faut cultiver.



le diagnostic

Mettre en perspective et en synergie ...

La thalassothérapie : marché régional/ national > sédentarisation de services paramédicaux ?

La France est leader mondial dans ce domaine,

3 groupes concentrent 40% du marché : Thalassa (Accor) Thalazur, Relais Thalasso.

Le déremboursement des cures en 1998 a atteint le secteur sans le condamner. La consommation des logiques centrées sur le bien-être, augmentée par la réduction du temps de travail et la facilité des déplacements low-cost ont permis son redéploiement, en s'associant les séjours de groupe d'entreprise, de séminaires, etc... Ceci étant le profil des séjours a diminué en temps, de 6 jours en 1996, à 2 jours en 2018.

Ils s'inscrivent dans une logique de forte potentialité touristique, et les cures classiques cèdent la place aux cures «détente/sérénité», «antistress», «minceur», «détox», et «sport» lors de formules thématiques de WE.

«Par ailleurs, la thalassothérapie est nécessairement en interaction avec d'autres services : hôtellerie ou hébergement, restauration, commerces..., et participe à la vie et à l'attrait de la destination en créant une nouvelle demande et en étalant la fréquentation souvent très saisonnière des stations balnéaires» (source : Coach omnium, la thalassothérapie en France).

Une activité festivalière & un théâtre de plein air

Le sud est la région des festivals d'été . Ils sont extrêmement nombreux et ont fait la notoriété de nombreuses petites agglomérations, telles la Roque d'Anthéron ou Jazz in Marciac par exemple.

Un théâtre de plein air de 400 ou 500 places de jauge peut être envisagé pour accueillir des sessions de musique, danse, chants, tc., d'autant mieux que les liaisons maritimes et la pérennisation du CMed soient envisagés.

Rapport du 6 mars 2021: extrait

...des filières porteuses d'offre structurante

Un hôtel ou la montée en gamme de l'offre actuelle :

Pour ce, induire la dispersion des activités relevant d'une même offre qui mette la situation des différents dispositifs d'hébergement en position centrale et favorable.

Inciter la montée en gamme en complément de l'activité thalassothérapie

Du sport et des pôles de bien être diversifiés

LE FITNESS est un générique qui maintenant englobe des activités en salle très diverses, qui vont de la musculation classique, à la boxe en passant par le cardio training et autres sports de remise en forme.

Le VTT, du loisir à la compétition : un axe de réflexion peut être d'envisager des circuits et une compétition régionale autour de l'agglomération et la Pointe Spano annuellement.

LE BALNEAIRE HIVERNAL à développer éventuellement, et pour cela à examiner en fonction des conditions annuelles de vent et particulièrement en saison hivernale. les spécialistes sont à interroger dans un ensemble de disciplines de glisse telles que :

Bodyboard

Speed sail

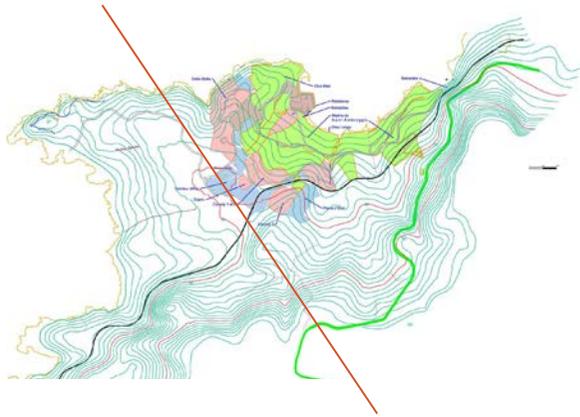
planche à voile

standpaddle

Kitesurf

wakeboard (remplace le ski nautique)

Associer les grandes enseignes et programmes nationaux...



Un certain nombre d'enseignes et d'associations peuvent sans doute être progressivement intéressées à ce développement nouveau non balnéaire.

Dans une phase parallèle, il serait bon de mener des études d'opportunité sur deux plans :

- les activités de niche concernant un marché régional

- l'offre globale liée au développement des loisirs de courte durée des populations CSP+ des grandes métropoles.

Ces enseignes sont toutes complémentaires dans le cadre d'une offre de loisirs de bien-être, et sont en développement.



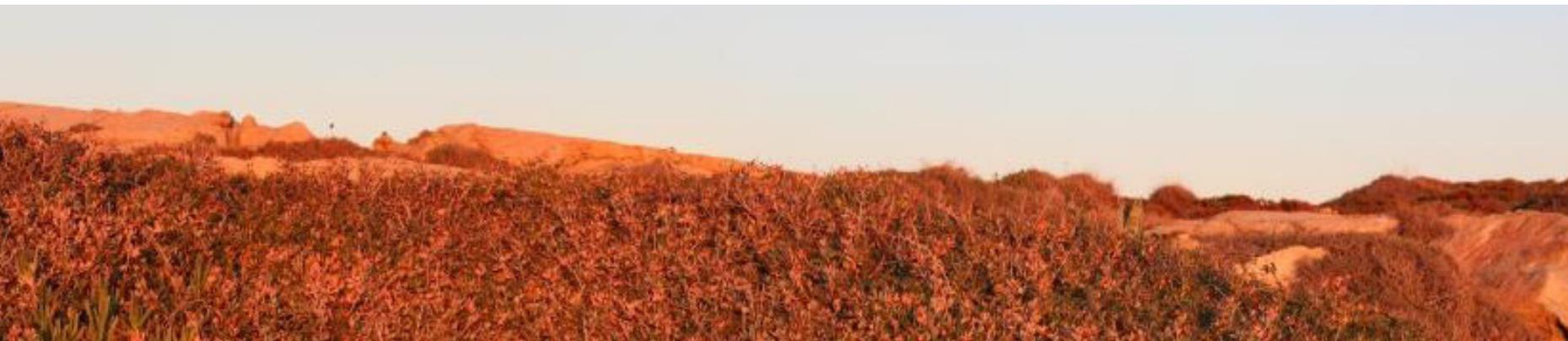
Rapport du 6 mars 2021: extrait

... à une vocation nouvelle

Les éléments qui précèdent ne s'opposent nullement à un aménagement programmé et compatible avec le maintien de la qualité paysagère des lieux. Actuellement, la sensibilité des aménageurs a mûri sur le plan du respect des relations entre les lieux et l'impact de leur intervention (les nouveaux villages du CMed par exemple, tiennent compte de l'impact de leur intervention en site sauvage, et leur autonomie de consommation d'énergie).

Il s'agit donc d'une situation nouvelle, où une reconversion par implantation d'activités représentant une offre entièrement en phase avec un lieu à forte potentialité touristique, toute saison.

Une nouvelle culture du déplacement autour des cycles, dont le vélo électrique, voire même le Vtt électrique ajoute une condition favorable à un maillage le plus dense possible des pistes cyclables intra-muros.



Dans ce rapport l'énumération un peu fastidieuse d'une cartographie traduisant l'ensemble de l'espace règlementaire touchant le site aggloméré et non aggloméré montre une division que la géographie consacre naturellement.

La partie agglomérée s'est contenue au versant Est de la pointe et celle de la pointe Spano sur le versant Ouest. La ligne de crête traduite p34-35 par le plateau dominant sépare bien en fait deux univers règlementaires distincts et peu interopérables.

On voit la superposition de situations règlementaire de type «rural» sur la pointe Spano cotoyer l'univers double de la réglementation urbaine du PLU et celle des copropriétés de Sant'Ambrogio.

Cette opposition peut limiter l'effort d'intégration de la zone naturelle à une logique d'offre touristique nouvelle, même naturelle. Il en a donc été tenu compte en limitant les interventions autres que celles allant dans le sens d'une limitation de la circulation automobile en bout de pointe, dans le cadre de la «pacification».



Conclusion du rapport de mars

La suite de ce rapport contenait aussi les «pistes programmatiques» qui, à la suite du diagnostic se divisait en deux rubriques.

- un espace entrail à pacifier,
- un espace central à densifier,

et d'autre part,

- une configuration générale de la requalification sous tous les aspects d'une offre touristique actuelle et d'avenir, résumée sous l'appellation «Wellmess», ou autrement dit une plateforme accueillant toutes les options du bien-être et remise en forme, et les services qui vont avec.

Depuis, ces conditions nouvelles ont été retranscrites sur les études connexes, comme celle du nouveau PLU et des zones réservées pour les stationnement, la coulée verte et le travail conjoint avec les chemins de fer de Corse sur la gestion de l'intermodalité et le Pays de Balagne pour la Voie Verte.

Le confinement a, à partir de ce rapport, mis plusieurs mois d'interruption dans la progression de la démarche de réflexion. Le travail ne devait reprendre que le 2 septembre sur la base de «la carte des vocations»

Extraits du rapport du 2 septembre 2021

Préalables - Etat des lieux - éléments de diagnostic

Cité pour mémoire

Extraits du rapport du 3 novembre 2021

Vers la carte des vocations

Les premiers éléments de diagnostic ont posé la réorientation de la Marine par un schéma général associant plusieurs éléments comme :

- considérer le territoire d'action comme fortement lié à la pointe Spano
- jouer sur la position intermédiaire de la Marine sur l'axe Calvi-Île-Rousse
- reconsidérer la nature de l'occupation à vocation hôtelière dans un contexte d'une saisonnalité plus large
- intégrer au dispositif d'accueil général les pratiques touristiques nouvelles
- être présent sur l'évolution des modes nouveaux de transports
- développer avec une intermodalité d'autant plus facile à atteindre que le Pays de Balagne (Petr) comme Les Chemins de fer Corses ont des projets allant dans ce sens : la Voie Verte et la restructuration des arrêts sur la zone.

Ces axes sont autant de composants d'une «offre» que la commune et les copropriétés devront rendre visible au moins comme intention à court terme, pour «vendre» un schéma de développement à un opérateur susceptible d'apporter une activité induite conséquente, en même temps qu'une saisonnalité large, génératrice de sédentarisation des actifs.

Le fil rouge de cette intention, au fur et à mesure du développement et de la mise au point de la vingtaine de «arte des vocations» qui composent le plan de référence, a été d'ancrer la vocation nouvelle (requalification) de la Marine sous l'angle d'une offre du Bien-être avec comme pivot une station hôtelière soit de thalasso, soit de remise en forme. Une activité qui peut même générer de l'activité toute l'année. L'intermodalité, la Voie Verte, les pistes cyclables et l'intégration aux parcours sportifs de la Pointe Spano y trouvent ainsi une raison d'être.

Le passage de l'intention ... au concret

Des éléments immatériels du programme aux paramètres quantifiables de la réalisation.

Si tous les éléments d'une analyse et ses conséquences ont été exposés lors des sessions précédentes pour aboutir aux axes structurant le programme actuel, les éléments planaires du projet ne font que renvoyer tous à cette intention. Il est par conséquent important que l'ensemble des plans qui compose la carte des vocations soit considéré comme les différentes pièces d'un même tout. C'est le propre du plan de référence, juge arbitre de dispositifs mis en cohérence. En clair, une incitation à réaliser chaque partie en regard de ce qu'elle impacte pour les autres et la suite.

Parmi eux deux éléments structurants majeurs et déterminants dépendent d'instances extérieures très à l'écoute de la commune et du groupe d'étude.

Ce sont des réalisations :

complexes pour la Voie Verte gérée par le Pays de Balagne et plus techniques pour les stations intermodales co-gérée avec les chemins de fer Corse et la commune.

Ce qui dans le projet général assemble ces éléments tient à des concepts tels que : saisonnalité, bien-être ou remise en forme, pacification et intermodalité pour les principaux, ce qui définit en puissance le contenu de la requalification. Leur passage au concret fait l'objet d'une représentation assez directe de chaque dispositif.

Mais un autre champ conceptuel tient à la qualification du port comme ensemble formel et sur lequel il faut intervenir suivant de multiples paramètres. Certains, sont déjà pris en charge par le remodelage fait de l'espace urbain et social dans les dispositifs précédents. Mais ceux qui tiennent à la forme, et par là à la puissance de séduction, d'attractivité et en gros de fidélisation des visiteurs dans ces lieux par le jeu d'un ressenti original, agréable ou autre, reste à construire. Il s'agit même d'une sorte de course d'hanicap, dans la mesure où la forme actuelle du front de port se présente comme le résultat d'un collage d'artefacts constructifs sans volonté marquée de maîtrise architecturale. Le passage au concret implique alors un process long et complexe par la multiplicité des intervenants et parties prenantes.

Début de la synthèse :

3 novembre 2020

Produire un document pré-opérationnel dans lequel figure l'ensemble des informations permettant d'établir un programme de réalisations par étapes cohérentes, à l'appui des éléments suivants :

- Un plan de référence en phase aboutie

sur la base des documents présentés le 24 septembre 20, corrigés le 26 juillet 21.

sur la base des échanges en cours avec les administrations associées au projet

sur la base des observations de la réunion du 26 juillet 21

- La présentation des fiches / carnets de détails

sur la base des documents présentés le 24 septembre 20, corrigés le 26 juillet 21

sur la base des échanges en cours avec les administrations associées

- Des budgets enveloppe pour chaque type de réalisation.

sur la base de coûts au m² ou ml de zones à traiter

- Une réflexion sur les opportunités et gestion des conflits de réalisation

pour effectuer zones par zones une optimisation des travaux d'infrastructure.

- Une planification indicative hors prise en compte des modes de financement.

Les plans

- la carte des vocations

La liste du 3 novembre 2020

plan n°	
1	plan du parcellaire
2	nomenclature des copropriétés
3	nouveau plan de circulation
4	stationnement délestage
5	plateforme intermodale Cocody
6	plateforme intermodale de St'Ambrogio.
7	pistes cyclables
8	cheminspiétons
9	voie verte
10	port : bâtiments existants
11	projet d'aménagement du port
12	plan vert : carte générale
13	environnement piscine
14	coulée verte
15	pointe spano - zones règlementées
16	parcelles impactées -publiques / privées.

L'étude

- les axes retenus

la synthèse de l'étape 3 de novembre 2020 distingue deux grands thèmes de constitution de la carte des vocations (p. 6 & 7 du rapport du 3 novembre).

- 1 les éléments de «paification» (un saut qualitatif nécessaire)
- 2 les éléments de restructuration. (aménagement nécessaires)

Même si souvent les plans se confondent, chaque catégorie d'éléments comprennent :

pour le 1 éléments de «paification»

- 1.1 la circulation automobile
- 1.2 le stationnement et délestage
- 1.3 l'intermodalité
- les circulations alternatives
- 1.5 les pistes cyclables
- 1.6 les chemins piétons et parcours sportifs
- 1.7 la voie verte

pour le 2 éléments de restructuration

- 2.1 le port
 - intervention sur le bâti / question architecturale et fabrication d'une identité.
 - la place publique comme image de la pacification
 - le renforcement de l'offre commerciale et sa redistribution spatiale dans le cas d'une activité nouvelle
- 2.2 le plan vert
 - le port et l'environnement piscine
 - la coulée verte
 - les plateformes minérales
 - les points critiques des délaissés
 - La zone N nouvelle

rapport de novembre 2020

Ci-contre p. 103
à 105 les têtes
de chapitre
du rapport
de novembre
2020, dont la
nomenclature
reste dans
l'ensemble
identique à ce
que sera la liste
des plans du plan
de références
final. Elle est
ici présentée
comme dans le
plan de référence
par thèmes
et objectifs

rapport de novembre 2020

1.1 la circulation automobile.

Premier facteur de nuisance

Le but d'une logique de remaniment de la circulation, reste le désengorgement des lieux auxquels on veut donner de la qualité et de l'attrait.

Le port, le plus important de ces lieux, comprendra:

une piétonnisation prévue en saison,
une circulation conditionnelle en arrière saison

1.2 les stationnements de délestage.

Une affaire de répartition

la répartition des stationnements de délestage doit être

- proche des lieux de concentration des visiteurs, sans être sur les lieux mêmes.
- le nombre de places prévues doivent être alors nécessaires en saison sans être surdimensionné
- leur localisation doit tenir compte de l'intermodalité

1.3 l'intermodalité.

Facteur déterminant de la situation d'étape de Sant'Ambroggio.

L'intermodalité signifie plus simplement que l'on associe sur un même lieu la possibilité de

- changer de moyen de transport,
- prévoir pour ce faire les divers équipements spécifiques propres nécessaires à chaque moyen.

Les plateformes associent :

Gares + parkings + stations véloroutes (orientées Vae) ou Voie Verte.

rapport de novembre 2020

1.5 les pistes cyclables.

Facteur de redéploiement de l'activité par l'attractivité.

La répartition des stationnements doit être plus proche des lieux de concentration des visiteurs, sans être sur les lieux mêmes. C'est la fonction des parkings de délestage tels qu'ils sont proposés...

NB : il existe actuellement une différence dans la typologie des pistes cyclables, que le renforcement d'usage tend à normaliser.

piste cyclable > (véloroute > voie verte)

1.6 les chemins piétons et parcours sportifs.

Du confort interquartiers aux parcours sportifs balisés.

Les chemins piétons sont en général générés par l'usage.
Ceux de la Pointe Spano sont déjà visibles et nombreux.
Leur renforcement en qualité reste la seule chose à faire.

Les chemins interquartier relèvent d'une logique interne que les copropriétés seules sont susceptibles d'avoir (domaine privé).

rapport de novembre 2020

1.7 la Voie Verte.

Une liaison intercités qui voue Sant'Ambroggio à être une étape.

La réalisation de la Voie Verte est un élément important de l'apport touristique de Sant'Ambroggio à terme.

L'agglomération bénéficie de trois gares bien localisées dans le dispositif général.

- > *Une Voie Verte est une voie en site propre, d'une largeur entendue de 3m à 5m parfois, mais en général de 3 à 3,50m.
Aucun accès aux engins motorisés n'est permis (scooter compris).*

rapport de novembre 2020

2.1 le port

la question architecturale

Le handicap architectural.

L'architecture générale d'un lieu ne contribue pas qu'à son ergonomie d'usage, mais constitue un très fort élément d'identité.

ce qui fait défaut sur le centre de Sant'Ambrogio, pour deux raisons :

- historiquement, le manque de continuité stylistique et volumétrique ayant peu d'impact sur l'ensemble
- des assemblages datés montrant sur une courte période de quelques décennies des variantes architecturales rendant paradoxalement homogène et peu lisible l'ensemble.

2.1 le plan vert

une question collective

rapport de novembre 2020

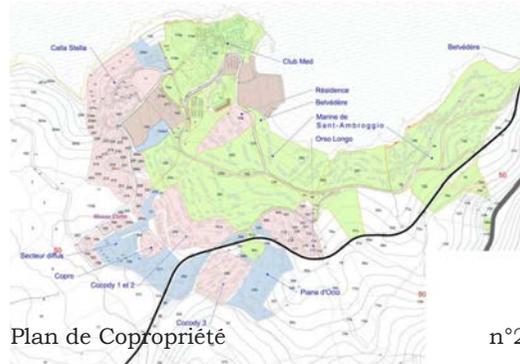
La question paysagère s'applique globalement, à la différence de l'architecture qui qualifie les lieux par une intervention ponctuelle.

Le plan vert consistera donc à

- intervenir sur l'espace de proximité des aménagements programmés
- à prescrire un catalogue d'essences et de types d'associations à appliquer à la totalité du territoire de Sant'Ambrogio.



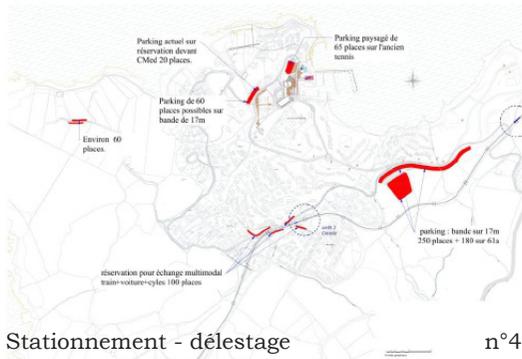
Plan parcellaire n°1



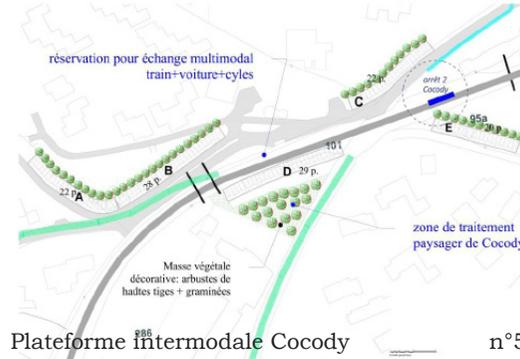
Plan de Copropriété n°2



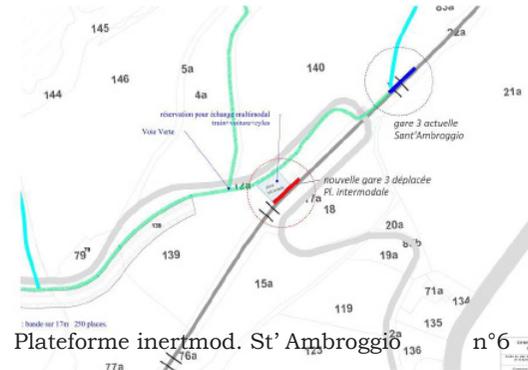
Nouveau plan de circulation n°3



Stationnement - délestage n°4



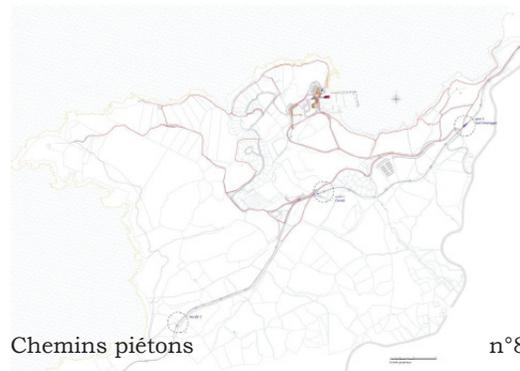
Plateforme intermodale Cocody n°5



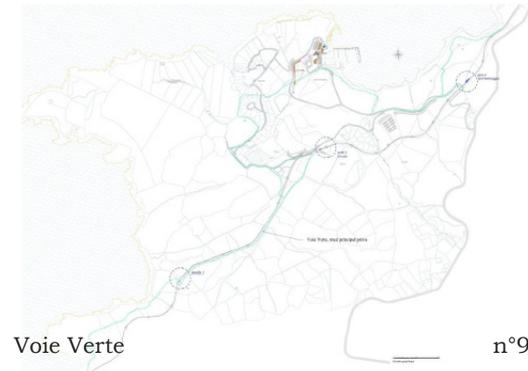
Plateforme intermod. St' Ambrogio n°6



Pistes cyclables n°7



Chemins piétons n°8



Voie Verte n°9

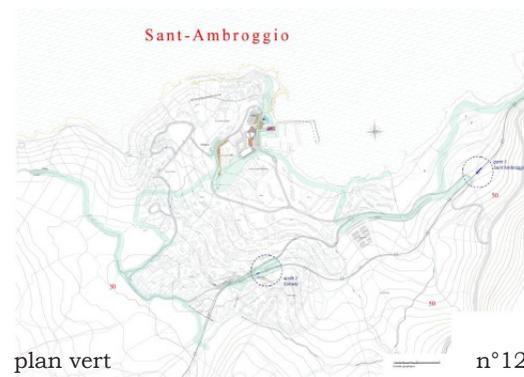


Port bâtiments existants



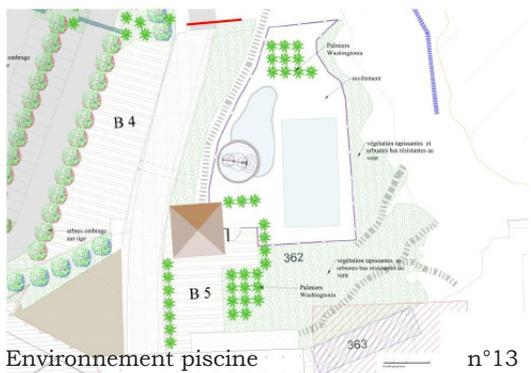
Projet d'aménagement du port

n°11



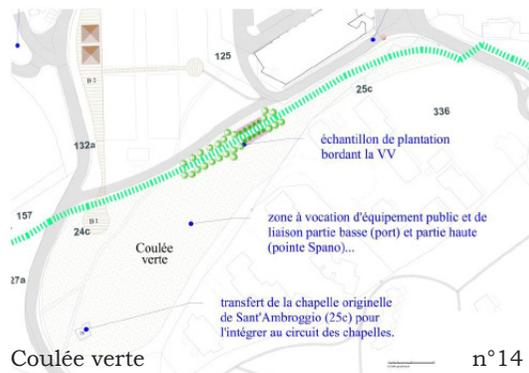
plan vert

n°12



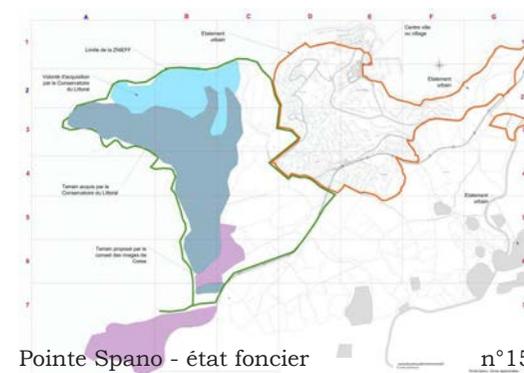
Environnement piscine

n°13



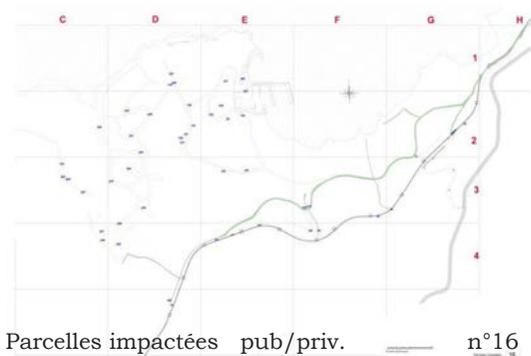
Coulée verte

n°14



Pointe Spano - état foncier

n°15

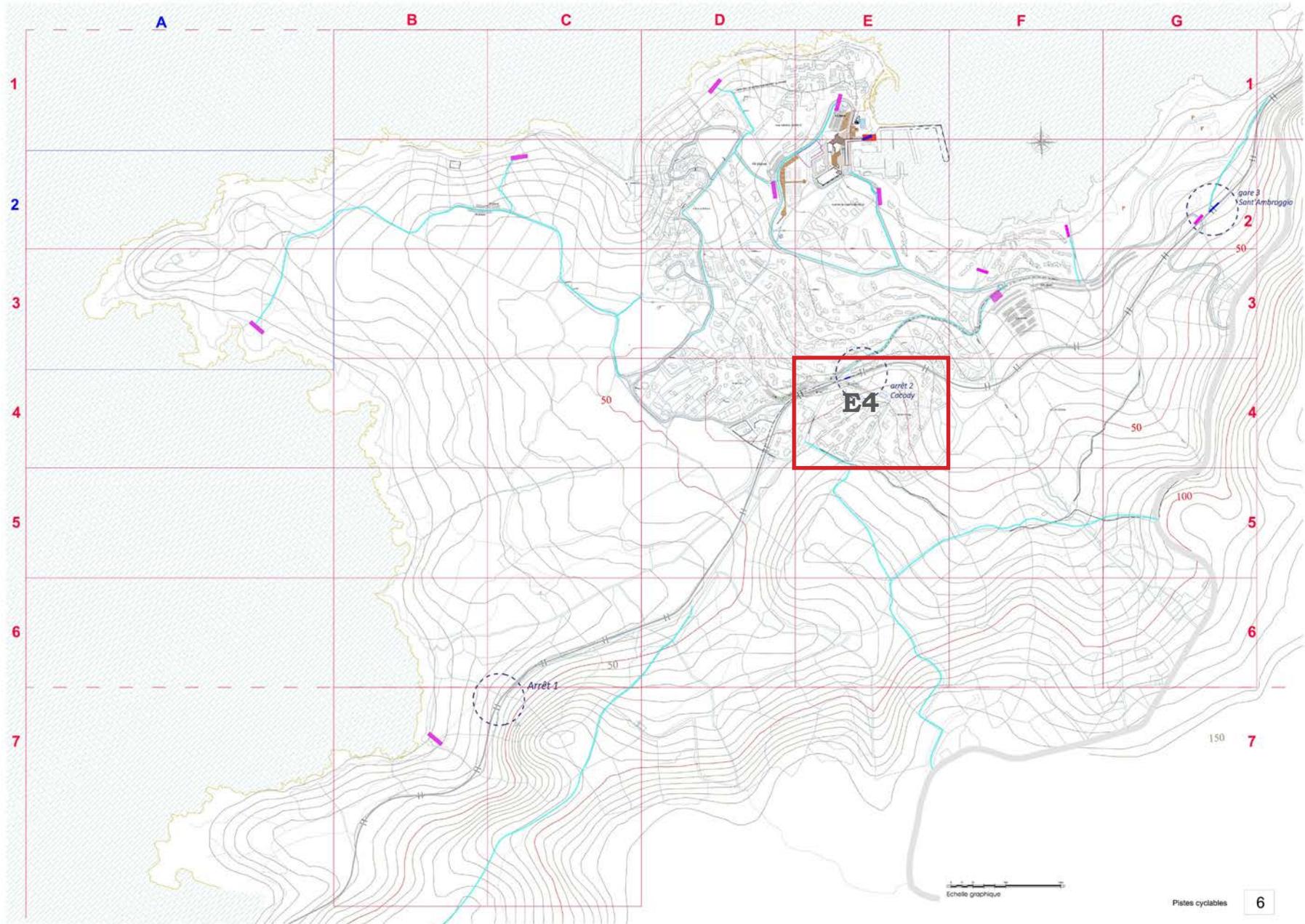


Parcelles impactées pub/priv.

n°16

Les plans de la carte des vocations

Selon la liste de la page 102



Les conditions de réalisation

le principe

En même temps qu'il fallait décomposer l'ensemble des plans relevant de l'approche programmatique, les incidences et coûts devaient être présentés par plan «thème» et de manière localisée et transversale «exhaustive», pour pouvoir confronter sur une même aire les différentes interventions impliquées par l'ensemble des plans.

Sur la p. 96 de gauche figure un quadrilatère, **E4** issu de la décomposition de l'ensemble en secteur lettre en absyces et chiffre en ordonnées. Chaque secteur a alors été présenté en «fiches» selon ce qui est expliqué dans le rapport et repris ci-dessous.

les feuilles p. 98 à 101 sont ici du répertoire exhaustif des fiches du rapport de novembre.

Les conditions de réalisation

la méthode

Fiches par thème et transversalité.

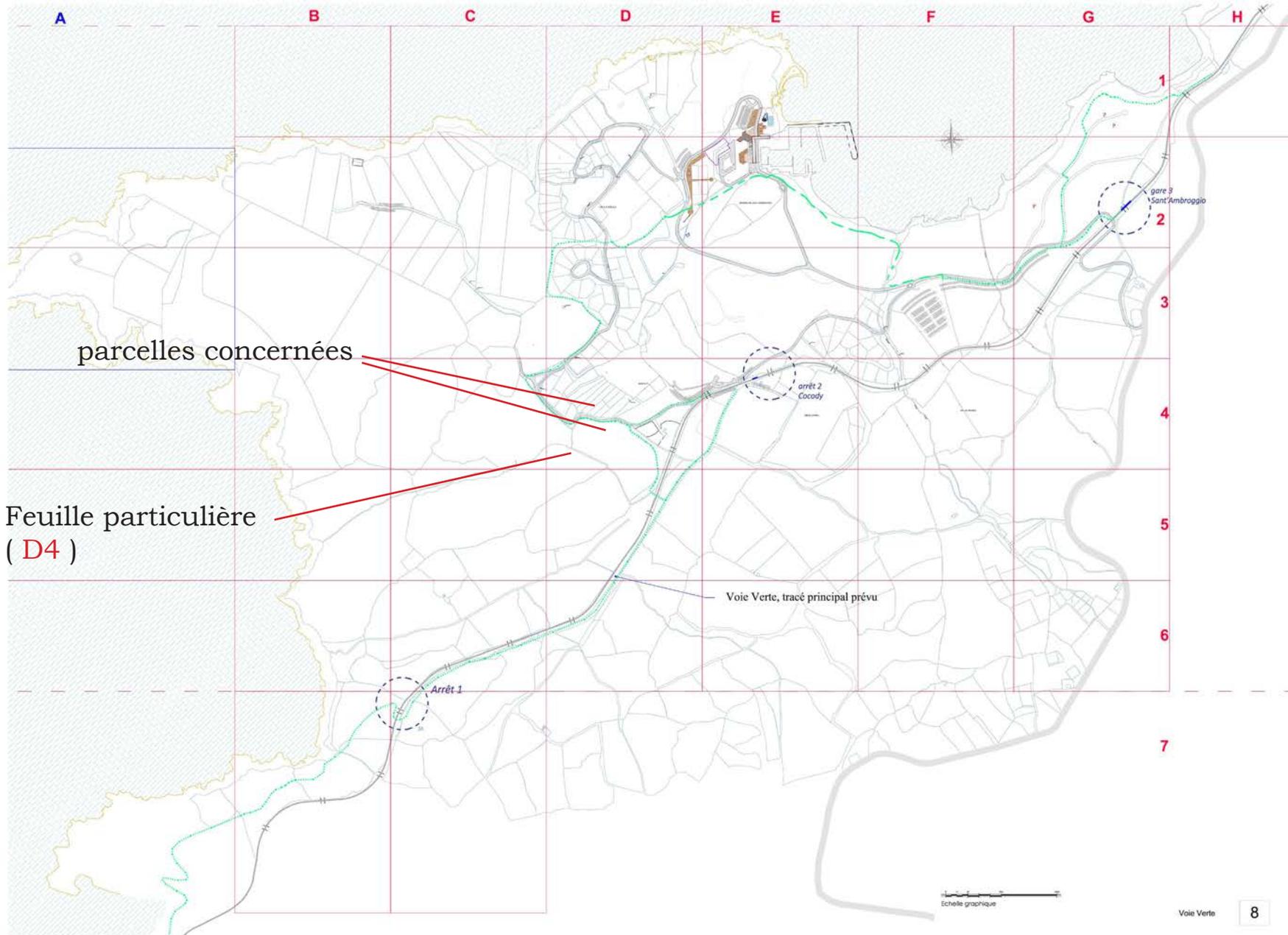
l'objectif est de pouvoir rentrer dans le détail des options retenues précédemment selon deux points de vue

1 thématique

la décomposition se fait par séquences données par le carroyage de lecture selon les thèmes comme les chemins, pistes cyclables, voie verte, stationnement etc...

2 exhaustive

la décomposition se fait par séquences associant toutes les données des thèmes précédents, pour avoir une lecture d'éventuels problèmes de coordination de phase de réalisation entre les différentes options.



2 La description par feuilles

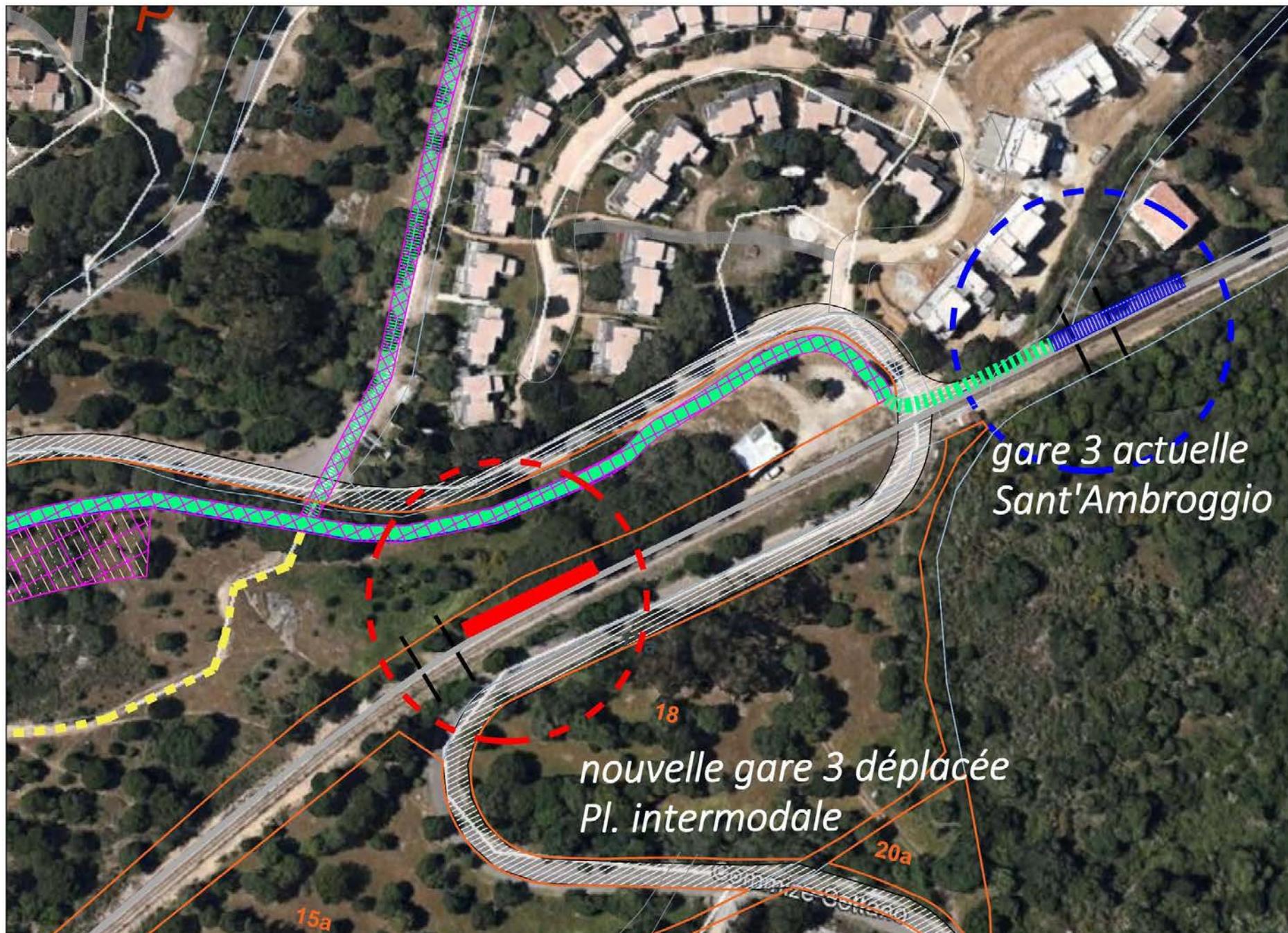
Feuilles du PGF
concernées par le thème

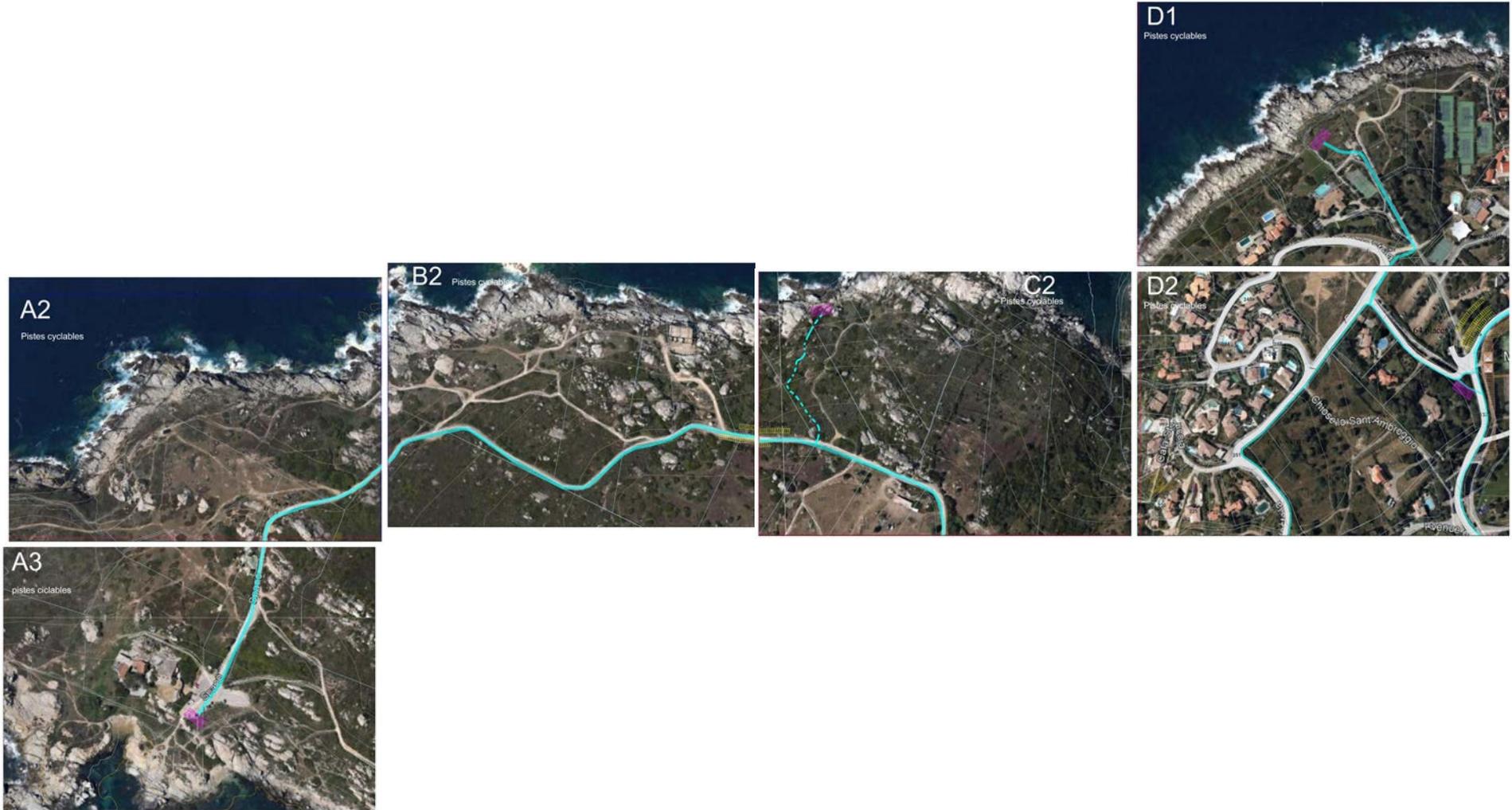
Feuilles
exhaustives du PGF

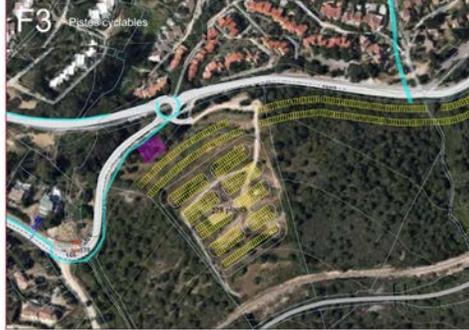
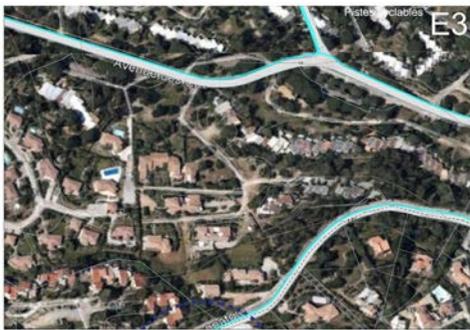
Feuille(s)	F	G	programme	points associés
dispositifs concernés	3	3		
Marine de Sant'Ambroggio	F	3		(578) = 16 093m ²
parcelles n° 61a -62a-77a-139	G	3	Stationnement Marine de Sant'Ambroggio Parking paysagé traitement naturel capacité = 250 = 180 supp sur 61a ultérieures plantation de hautes tiges / base 1 pour 2 places passage limitrophe de la Voie verte	stabilisé estimé à 35 arbres avec existant réservation à faire sur 25m
Gare de Sant'Ambroggio	F	3	Gare de Sant'Ambroggio	surface de plateforme
parcelles n° 61a -62a-77a-139	G	3	gare excentrée ou transfert au plus près des stationnement et voie verte passage limitrophe de la Voie verte	Pkg paysagé capacité = 250 = 180 supp sur 61a ultérieures estimé à 80 arbres avec existant réservation à faire sur 25m
	F	2>3	remontée sur zone humide / parc 58a	traitement spécifique sur terre-plein
Coulée verte - Port - plage - gare				
parcelles n° 240 - 336 - 292 -	F	2	traitement de l'accès plage sur parcelle 292	
58 - 58a	F	3	"zone humide" : traitement et accompagnement pasage de la Voie Verte : accompagnement	
307			traversée de voie à hauteur de la parcelle 62	
limitrophes			défrichage et accompagnement sur tracé le long pkg	cf. parking
62 - 139	G	3	jusqu'à nouvelle gare et plateforme intermodale	
limitrophes				

Thèmes particuliers

parcelles concernées







ex. sur pistes cyclables (hors VV)

rapport de novembre 2020

Stationnement / délestage		
	en € ht	534 300
Circulations alternatives		
1 les pistes cyclables	en € ht	388 800
Circulations alternatives		
3 la voie verte	trajet pris en compte : arrêt Gioglio > arrêt Sant'Ambroggio.	en € ht
		PM
Circulations alternatives		
2 Chemins piétons	en € ht	219 000
1 Le PORT (place)		
	en € ht	776 100
2 Le PORT (piscine)		
	en € ht	318 000
3 Le PORT (belvédères & théâtre de plein-air)		
	en € ht	320 400
Le Plan vert		
	en € ht	1 137 050
TOTAL	en € ht	3 693 650

L'estimation des coûts liés à la réalisation des éléments présentés ici ne sont qu'indicatifs et construits au ratio. Seul un détail donné au niveau d'un projet au stade APS par exemple permettrait de mieux cerner les postes de dépense.

D'autre part, il est possible que certaines réalisations offrent l'opportunité de reprendre des éléments extérieurs aux postes présentés ici, surtout en matière d'infrastructure, d'équipements urbains et d'embellissement.

enveloppes budgétaires : bilan provisoire

Précisions à apporter

Pour raison de Covid, la réunion du 3 Novembre étant reportée, les questions plus fines tenant à l'équipement des zones, par thème et de l'infrastructure ne sont pas intégrées ici. Les sujets tenant aux effets des aménagements nouveaux sur :

- l'éclairage public

- les réseaux CF, Cf, pluvial et assainissement

- le mobilier urbain

- les équipements d'avenir comme les bornes Vae et voitures électriques dans les parkings (proportions ?),

- l'éventualité de l'essort du camping-car (plateformes particulières)

n'ont pas été débattus encore.

Des sujets nouveaux comme les gares intermodales sont en cours et à finaliser.

Des mutualisations éventuelles sont sans doute possible pour optimiser les interventions et coûts.

Ces sujets plus techniques sont à voir avec les services et les partenaires futurs.

Ch. 3

Etat définitif

la carte des vocations devient: **le Plan de référence**

Presentation des plans du 27 septembre 2021

Les plans de septembre 21

- Une carte des vocations revue et adaptée ... Pour un Plan de Référence.

La liste des plans composant la carte des vocations du 27 septembre 2021 reprend celle du 3 novembre 20.

Les corrections faites entre les deux phases sont détaillées ici. La liste est donc plus longue puisqu'elle fait mention des documents qui ont été corrigés.

Ne figureront ici que les documents validés et définitifs du dossier, pour ne pas créer de confusion.

Chacune des catégories comme elles ont été définies en novembre et détaillées ici des pages 99 à 105 sont reprises et commentées.

listes des documents du 27 septembre 2021 : 1

1 Etat des lieux		nom de document	date	Echelle	Format
1	1	parcellaire	26/10/2020	1/4000	A1
2	1,1	nomenclature des copropriétés	06/09/2021	1/2500	A1
3	1,2	Pointe Spano - zones règlementées	28/10/2020	1/5000	A1
4	1,3	zonage PLU	15/09/2021		
5	1,4	Zones de réservation PLU	15/09/2021		
6	1.4.1	Zones de réservation PLU : détail	15/09/2021		
7	1,5	les troies voies	04/02/2020	1/5000	A1
8	1,6	Zone Hôtelière	09/12/2020	1/1000	A1
9	1,7	voie d'accès avitaillement	09/04/2021	1/250	A2
10	1,8	AOT	28/10/2021	1/1000	A2
2 Intermodalite		nom de document	date		
11	2.1	Intermodalité VV + arrêt de Cocody	03/04/2021	1/500	A1
12	2.1.1	Intermodalité arrêt de Cocody	28/01/2021	1/500	A1
13	2.1.2	Intermodalité arrêt de St Ambroggio	26/10/2020	1/500	A1
14	2.1.3	VV-pkg-arrêt S Ambrogio	04/03/2021		
15	2.1.4	VV-pkg-arrêt S Amb Détails	13/09/2021	1/250	A1
3 Pacification - circ - statt		nom de document	date	Echelle	Format
16	3	pacification Nouvelle circulation	26/10/2020	1/500	A1
17	3.1	voies parcelles publiques	06/02/2020	1/4000	A1
18	3.2	Paification Stationnement - délestage 13.09.21	13/09/2021	1/2500	A1
19	3.3	Pacification etat des reservations parking	13/09/2021	1/3000	A1
4 pistes cyclables et randonnée					
20	4	Pistes cyclables	13/09/2021	1/4000	A1
21	4.1	Chemins piétons	13/09/2021	1/4000	A1

*- Une carte des vocations
revue et adaptée ... Pour
u Plan de Référence.*

Il faut distinguer entre la liste des documents qui composent le présent rapport, la «listes des documents du 27 septembre 1/2» et la liste des plans du plan de référence, qui composent l'ensemble des documents destinés à être repris en référence lors de l'exécution de chacun des éléments du projet.

Au titre de plan de référence, ils constituent un schéma directeur cohérent de toutes les catégories balayées lors des réunions, et validées pour reprise ultérieure.

C'est sur cette sorte de schéma directeur que le budget indicatif et un planning d'enchaînement des différentes phases d'exécution sont données ...

listes des documents du 27 septembre 2021 : 2

5 Zone Portuaire		nom de document	date		
22	5	Port bâtiments existants 13.09.21			
23	5.1	Bt 1977		1/500	A1
24	5.2	Port - projet d'aménagement 13.09.21		1/500	A1
25	5.3	Environnement piscine 13.09.21		1/200	A1
26	5.6	Coulée verte 13.09.21		1/500	A1
27	5.8	Voie d'accès avitaillement impact sur projet	09/04/2021	1/250	A1
28	5.9	Voie d'accès avitaillement impact sur projet	09/04/2021	1/250	A2
6 Plan vert		nom de document	date	Echelle	Format
29	6	plan vert 26.10.20	26/10/2020	1/3000	A1
7 VV - Voie Verte		nom de document	date		
30	7.1	VV option directe 13.09.21	13/09/2021	1/4000	A1
31	7.5	VV option longue annulée 26.10.20	26/10/2020	1/4000	A1
32	7.5.1	VV sections 28.01.21	28/01/2021		
33	7.5.2	VV + Parcelles ml 04.03.21	04/03/2021		
34	7.5.3	VV parcellaire	14/09/2021		
35	7.6	VV passage sous le pont CdC 904	02/09/2021		
36	7.8	VV-pkg-arrêt 13.09.21 1_1000	13/09/2021	1/1000	A1

plans du plan de référence 27 septembre 2021

1 1	1	parcellaire	26/10/2020	1/4000	A1
2 2	1,1	nomenclature des copropriétés	06/09/2021	1/2500	A1
3 3	1,2	Pointe Spano - zones règlementées	28/10/2020	1/5000	A1
4 7	1,5	les troies voies	04/02/2020	1/5000	A1
5 8	1,6	Zone Hôtelière	09/12/2020	1/1000	A1
6 9	1,7	voie d'accès avitaillement	09/04/2021	1/250	A2
7 10	1,8	AOT	28/10/2021	1/1000	A2
8 11	2.1	Intermodalité VV + arrêt de Cocody	03/04/2021	1/500	A1
9 12	2.1.1	Intermodalité arrêt de Cocody	28/01/2021	1/500	A1
8 13	2.1.2	Intermodalité arrêt de St Ambroggio	26/10/2020	1/500	A1
9 15	2.1.4	VV-pkg-arrêt S Amb Détails	13/09/2021	1/250	A1
10 16	3	pacification Nouvelle circulation	26/10/2020	1/500	A1
11 17	3.1	voies parcelles publiques	06/02/2020	1/4000	A1
12 18	3.2	Paification Stationnement - délestage 13.09.21	13/09/2021	1/2500	A1
13 19	3.3	Pacification etat des reservations parking	13/09/2021	1/3000	A1
14 20	4	Pistes cyclables	13/09/2021	1/4000	A1
15 21	4.1	Chemins piétons	13/09/2021	1/4000	A1
16 22	5	Port bâtiments existants 13.09.21			
17 23	5.1	Bt 1977		1/500	A1
18 24	5.2	Port - projet d'aménagement 13.09.21		1/500	A1
19 25	5.3	Environnement piscine 13.09.21		1/200	A1
20 26	5.6	Coulée verte 13.09.21		1/500	A1
21 27	5.8	Voie d'accès avitaillement impact sur projet	09/04/2021	1/250	A1
22 28	5.9	Voie d'accès avitaillement impact sur projet	09/04/2021	1/250	A2
23 29	6	plan vert 26.10.20	26/10/2020	1/3000	A1
24 30	7.1	VV option directe 13.09.21	13/09/2021	1/4000	A1
25 31	7.5	VV option longue annulée 26.10.20	26/10/2020	1/4000	A1
26 36	7.8	VV-pkg-arrêt 13.09.21 1_1000	13/09/2021	1/1000	A1

1 état des lieux

et ses nouvelles conditions

Le but d'une logique de remaniment de la circulation, reste le désengorgement des lieux auxquels on veut donner de la qualité et de l'attrait.

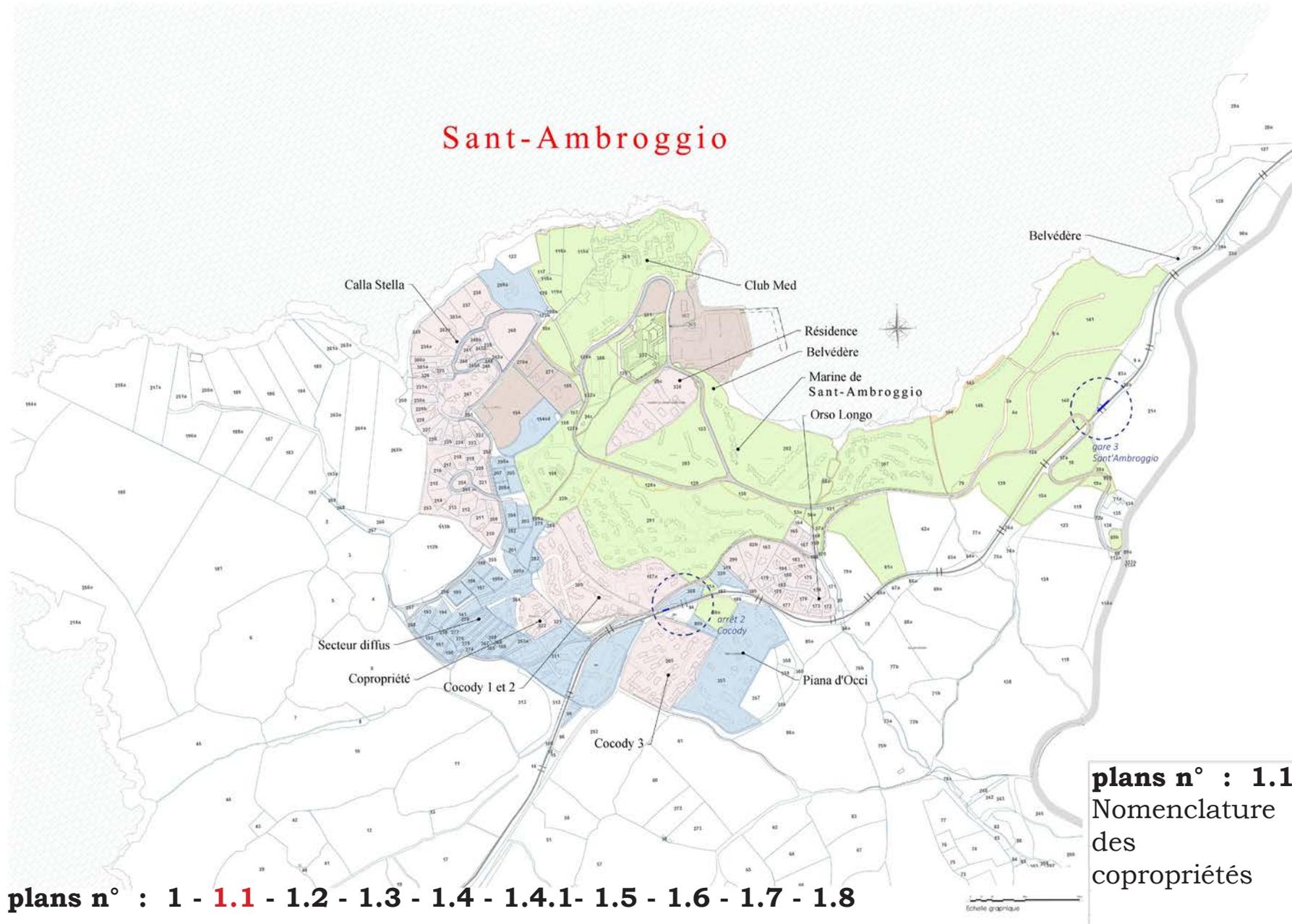
Le port, le plus important de ces lieux, comprendra:

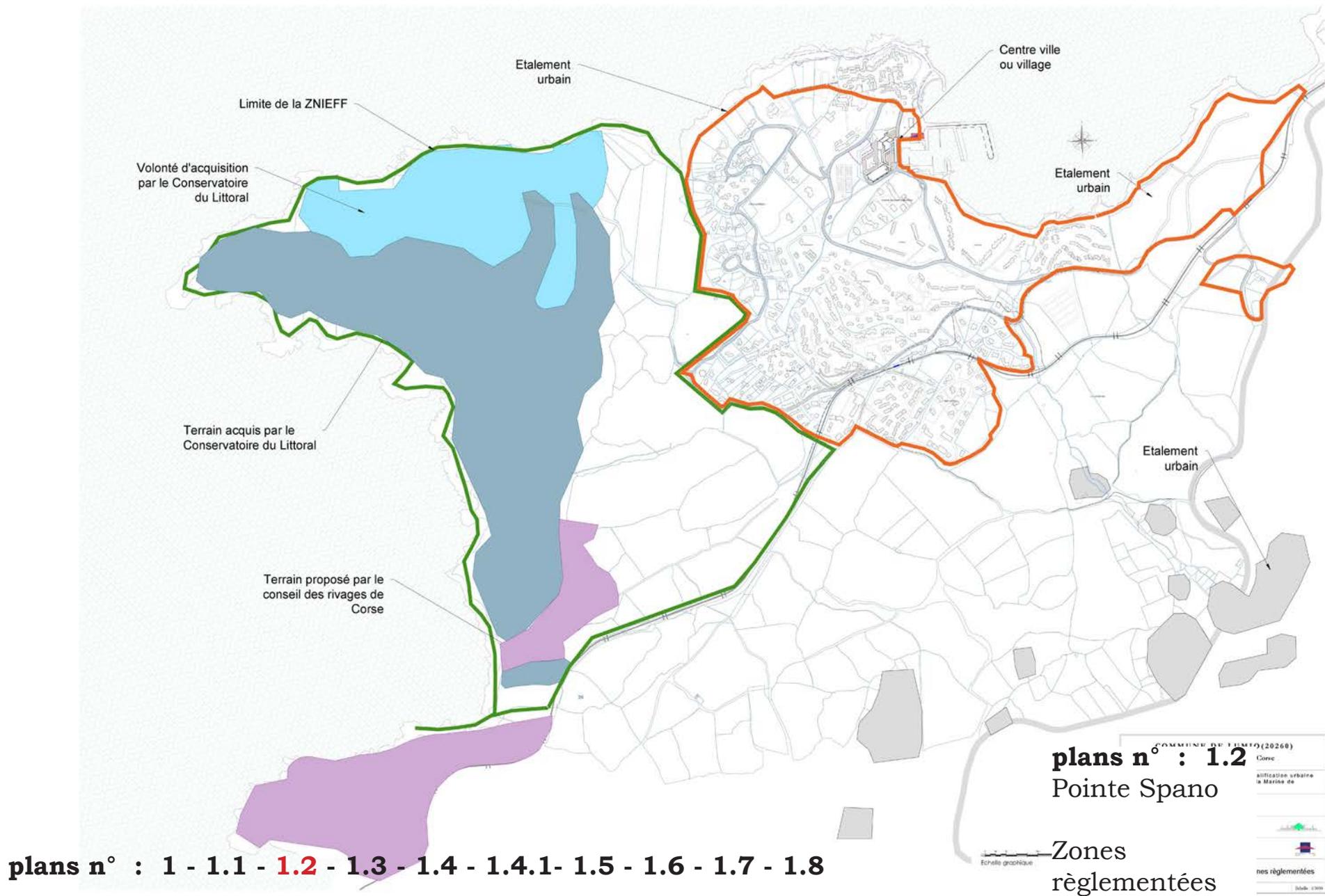
une piétonnisation prévue en saison,
une circulation conditionnelle en arrière saison

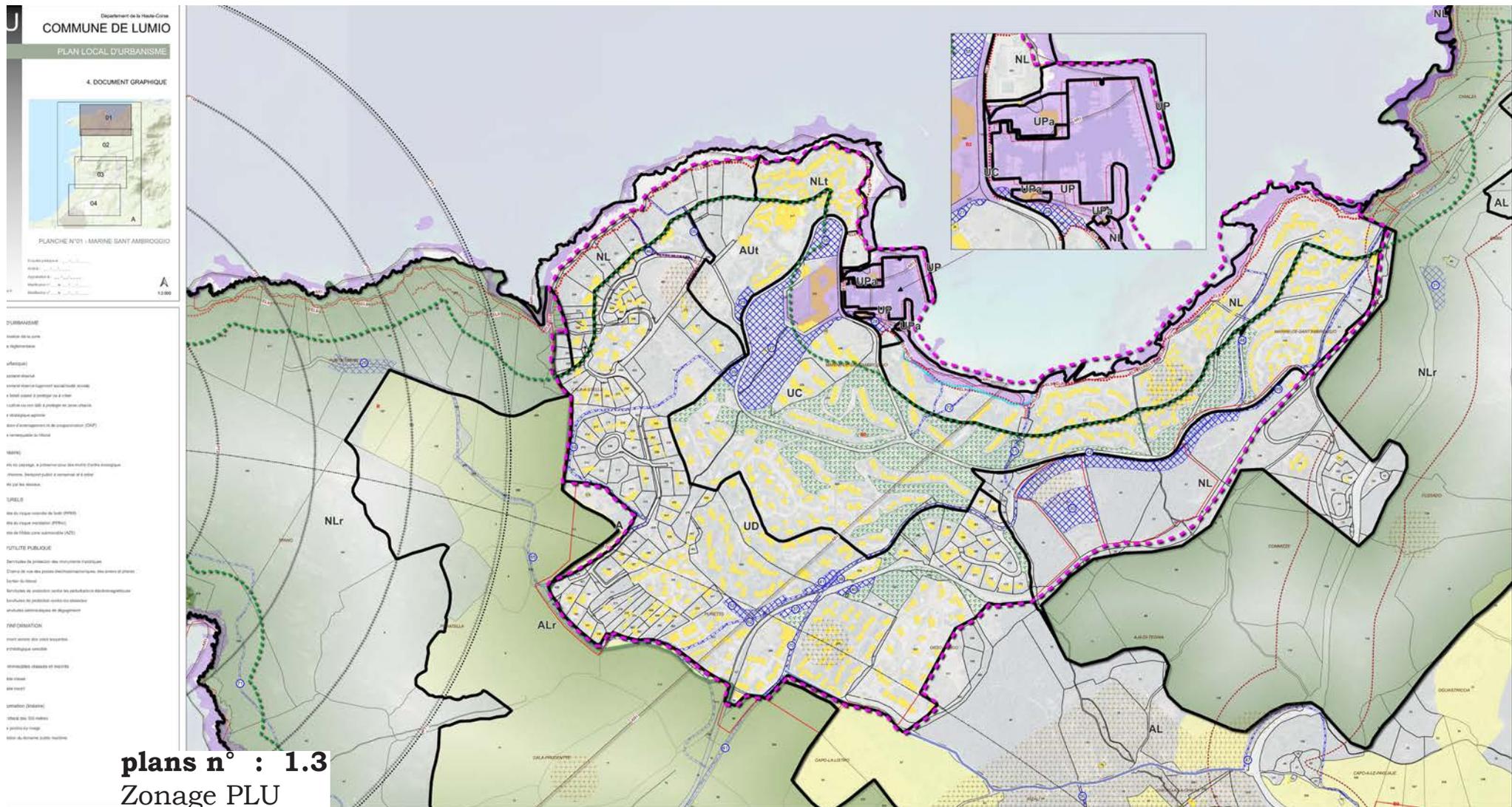
sujets connexes :

les sens de circulation
l'équipement du port (bornes)
la création des giratoires
la création de la voie nouvelle
la réservation de la zone «oulee verte» au PLU
l'implantation en linéaire des stationnements d'été.
l'intermodalité (gares et voies vertes)

plans n° : 1 - 1.1 - 1.2 - 1.3 - 1.4 - 1.4.1- 1.5 - 1.6 - 1.7 - 1.8



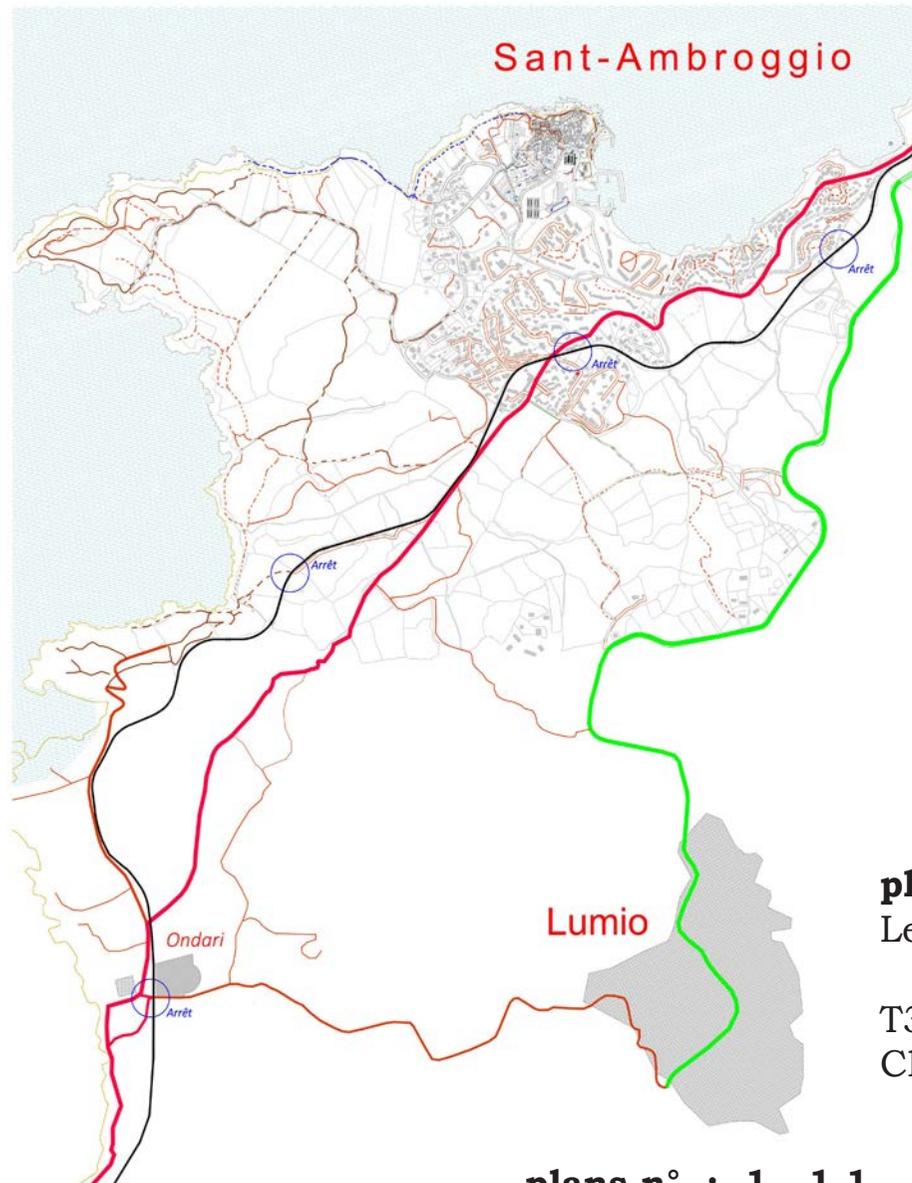




plans n° : 1 - 1.1 - 1.2 - 1.3 - 1.4 - 1.4.1- 1.5 - 1.6 - 1.7 - 1.8



plans n° : 1 - 1.1 - 1.2 - 1.3 - **1.4** - 1.4.1- 1.5 - 1.6 - 1.7 - 1.8



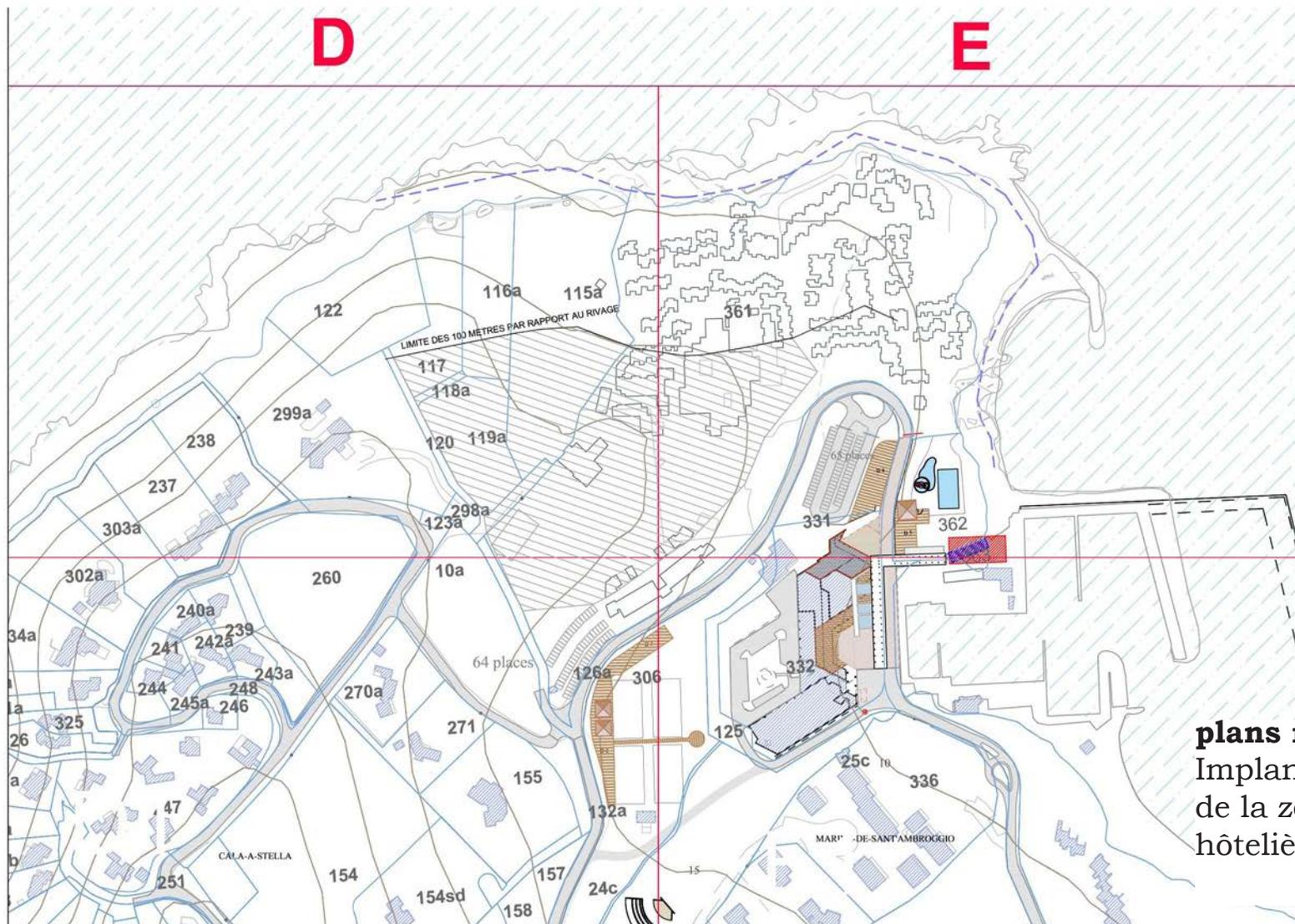
plans n° : 1.5

Les trois voies :

T30, Voie Verte

Chemin de fer

plans n° : 1 - 1.1 - 1.2 - 1.3 - 1.4 - 1.4.1- 1.5 - 1.6 - 1.7 - 1.8



plans n° : 1.6
Implantation
de la zone
hôtelière

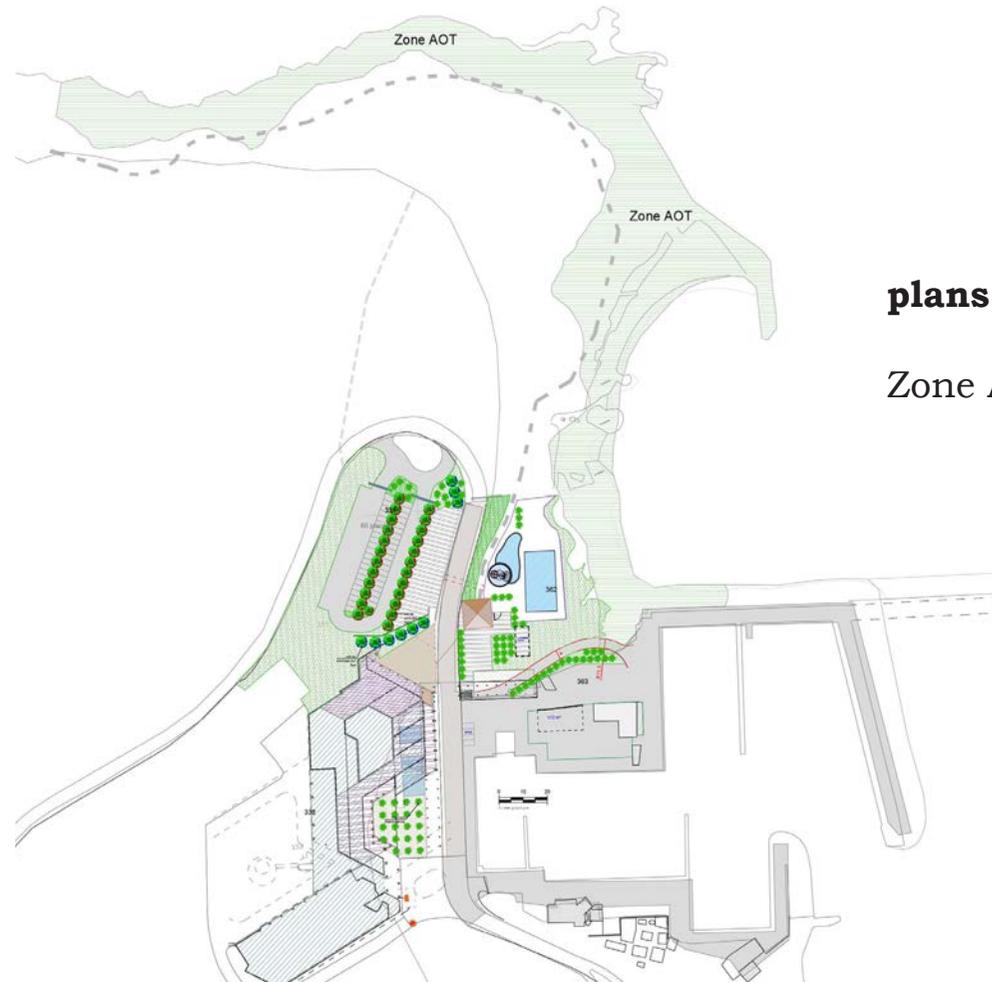
plans n° : 1 - 1.1 - 1.2 - 1.3 - 1.4 - 1.4.1- 1.5 - 1.6 - 1.7 - 1.8



plans n° : 1.7

voie d'accès
avitaillement

plans n° : 1 - 1.1 - 1.2 - 1.3 - 1.4 - 1.4.1- 1.5 - 1.6 - 1.7 - 1.8



plans n° : 1.8

Zone AOT

plans n° : 1 - 1.1 - 1.2 - 1.3 - 1.4 - 1.4.1- 1.5 - 1.6 - 1.7 - 1.8



plans n° : 2.1
intermodalité :
arrêt de
Cocody

2 l'intermodalité.

Facteur déterminant de la situation d'étape de Sant'Ambroggio.

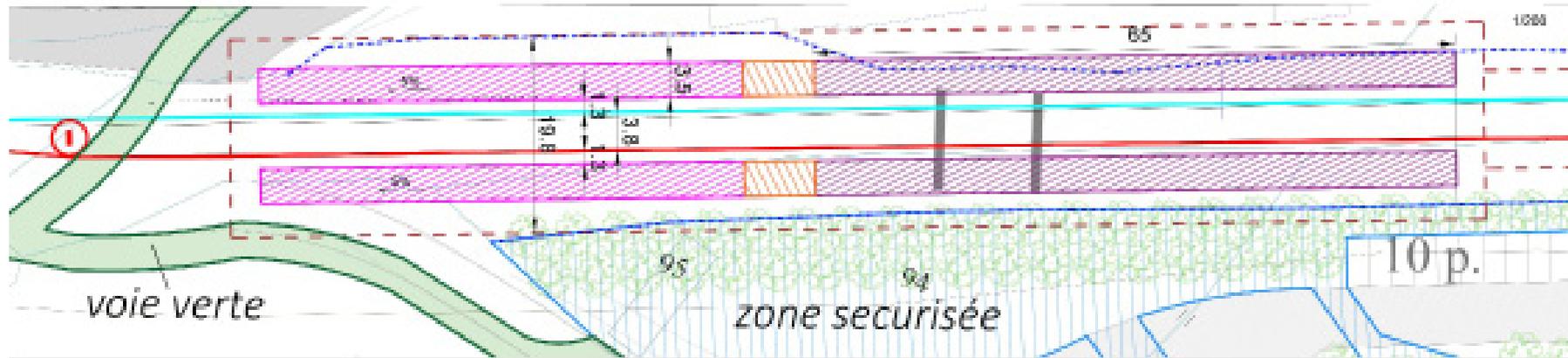
L'intermodalité signifie plus simplement que l'on associe sur un même lieu la possibilité de

- changer de moyen de transport,
- prévoir pour ce faire les divers équipements spécifiques propres nécessaires à chaque moyen.

Les plateformes associent :

Gares + parkings + stations véloroutes (orientées Vae) ou Voie Verte.

plans n° : 2.1 - 2.1.1 - 2.1.3



plans n° : 2.1.1
intermodalité :
arrêt de
Cocody > détail



Plan du service de la «*gestion centralisée du réseau et équipement des sections de croisement.*»

L'arrêt de Cocody

l'arrêt de Cocody a été étudié par les chemins de fer Corses pour devenir un point de croisement des trains, dans le but d'obtenir par là une fréquence plus grande des passages.

Il est donc prévu dans ce secteur un doublement des voies et un quai central. la plateforme arrière comme le montre le plan comporte un parking paysagé prévu pour être largement ombragé et rendre ainsi les attentes plus confortables.

le stationnement comporte 90 places ...

sujets connexes :

le stationnement créé de 90 places

les réservations des zones spécifiques au PLU

l'implantation des accès et chemins piétons + pistes cyclables

l'arrivée de la Voie Verte.

plans n° : 2.1 - 2.1.1 - 2.1.3

L'arrêt de Sant'Ambrogio

En ce qui concerne l'arrêt de Sant'Ambrogio, une demande a été faite auprès de la collectivité territoriale pour son déplacement en deça du passage à niveau.

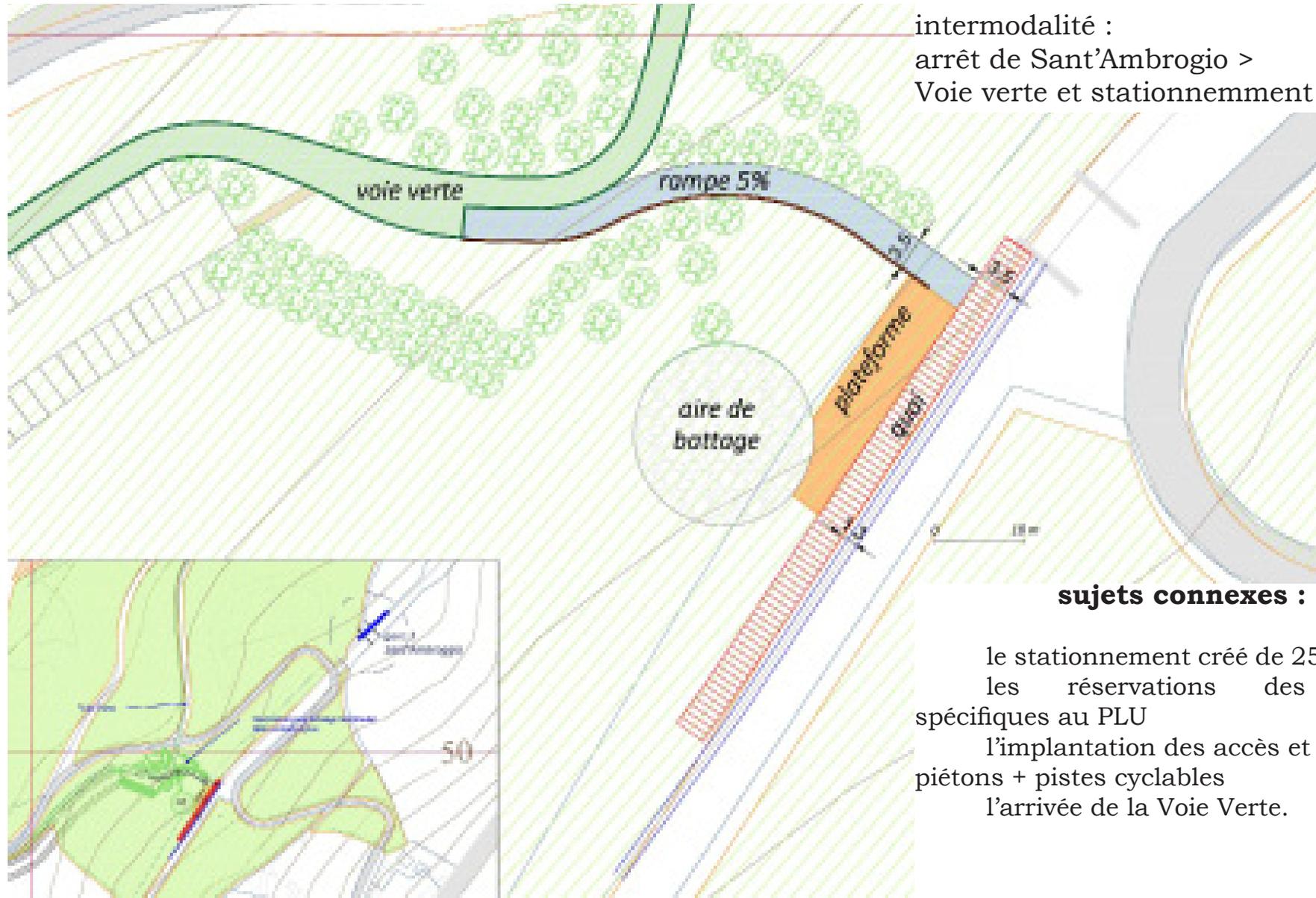
Comme le montrent ces deux plans suivants la nouvelle situation répond à un objectif d'intermodalité, et par là de mise en proximité spatiale de la Voie Verte, des stationnements le long de l'avenue de la Marine, et du nouveau quai.



plans n° : 2.1.3
intermodalité :
arrêt de
Sant'Ambrogio >
Voie verte et stationnement

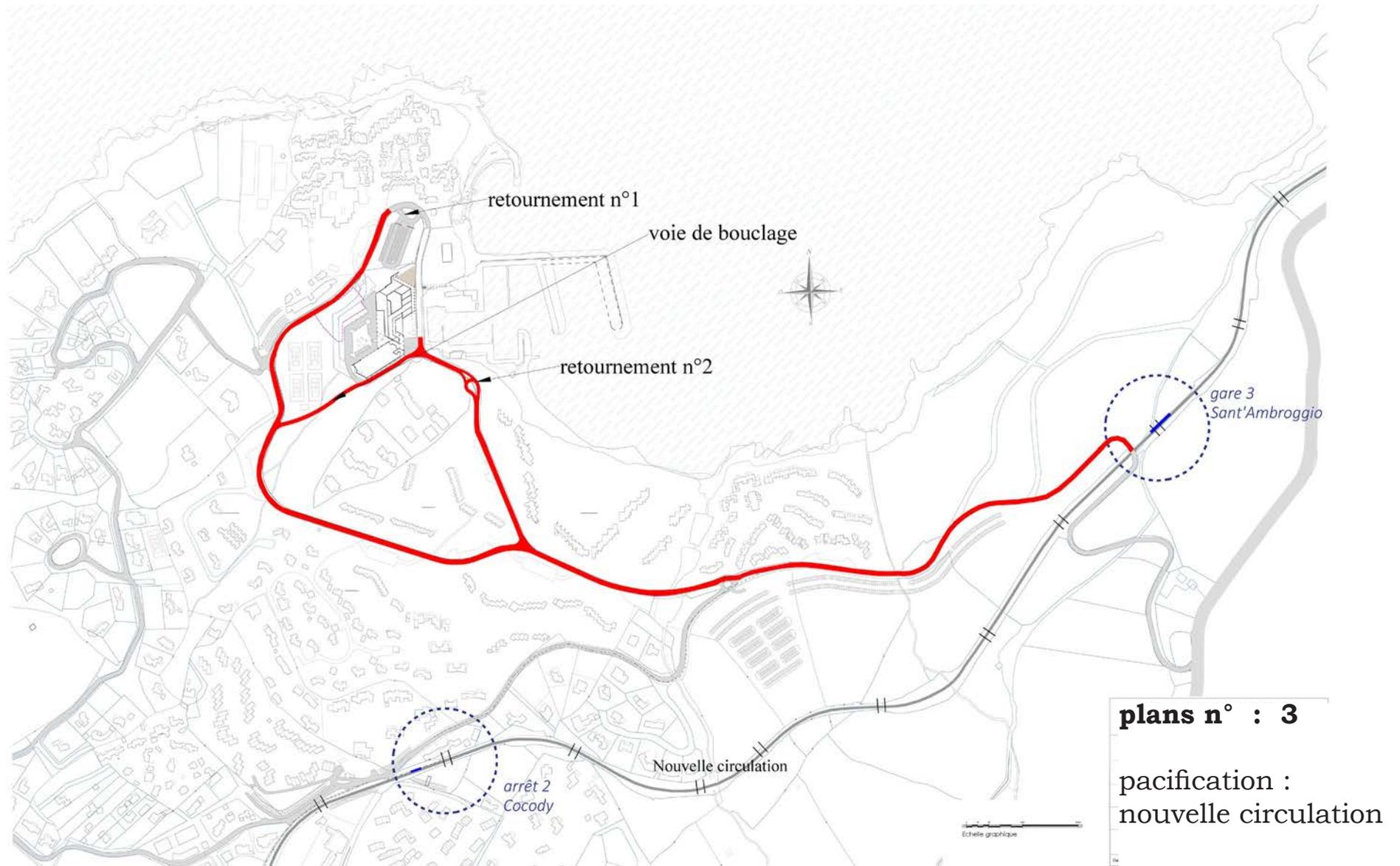
plans n° : 2.1.4

intermodalité :
arrêt de Sant'Ambrogio >
Voie verte et stationnement

**sujets connexes :**

- le stationnement créé de 250 places
- les réservations des zones spécifiques au PLU
- l'implantation des accès et chemins piétons + pistes cyclables
- l'arrivée de la Voie Verte.

plans n° : 2.1 - 2.1.1 - 2.1.3 - 2.1.4



la pacification

3 la circulation automobile.

Premier facteur de nuisance

Le but d'une logique de remaniment de la circulation, reste le désengorgement des lieux auxquels on veut donner de la qualité et de l'attrait.

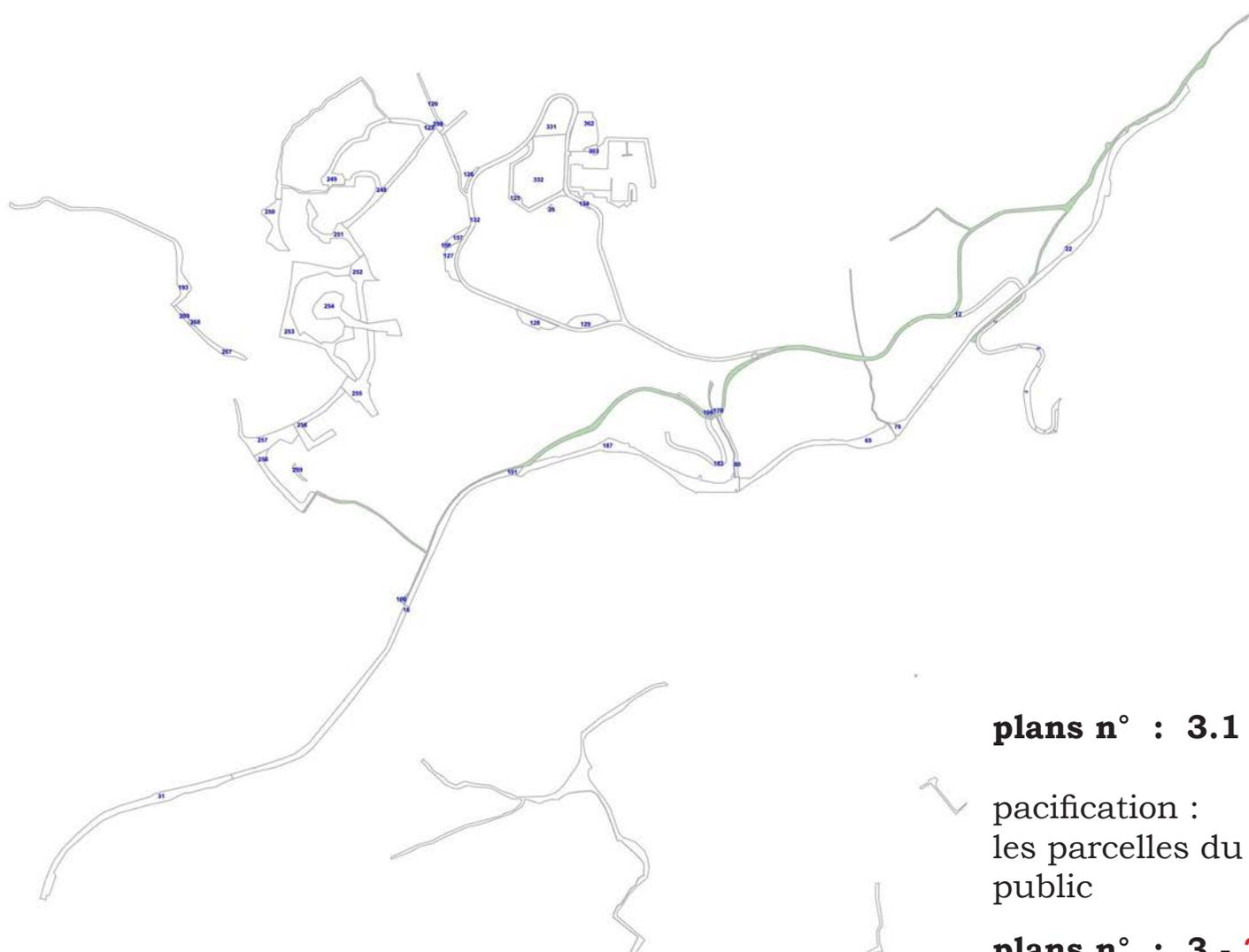
Le port, le plus important de ces lieux, comprendra:

une piétonnisation prévue en saison,
une circulation conditionnelle en arrière saison

sujets connexes :

les sens de circulation
l'équipement du port (bornes)
la création des giratoires
la création de la voie nouvelle
la réservation de la zone «oulee verte» au PLU
l'implantation en linéaire des stationnements d'été.
l'intermodalité (gares et voies vertes)

plans n° : 3 - 3.1 - 3.2 - 3.3



plans n° : 3.1

pacification :
les parcelles du domaine
public

plans n° : 3 - 3.1 - 3.2 - 3.3

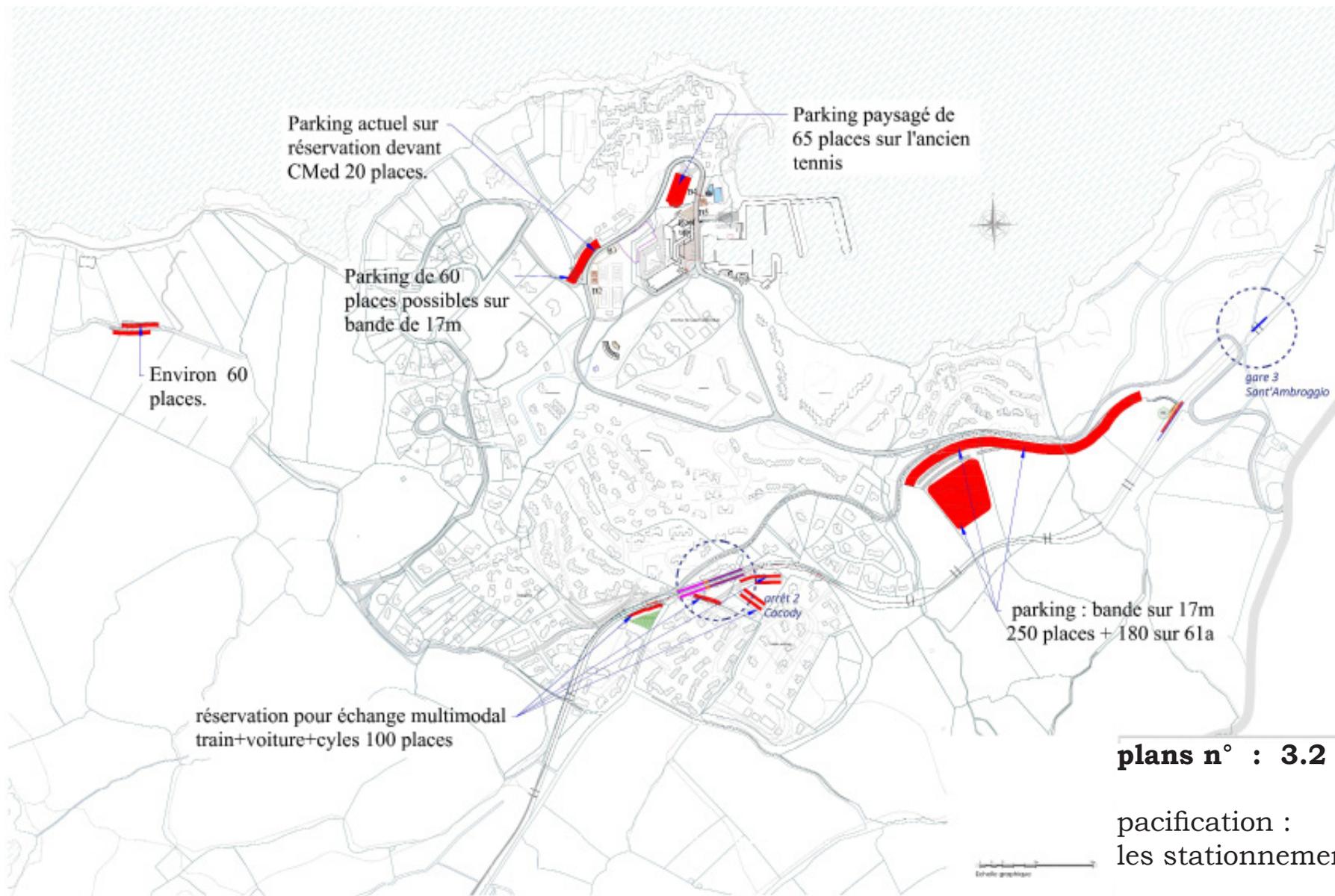
N°	m ²
193	4195
269	330
268	88
267	1189
120	1101
298	304
123	96
248	4672
249	5576
250	2557
251	2692
252	2923
253	7775
254	5373
255	4158
256	2842
257	3615
258	2309
259	226
100	108
16	5942
31	6994
101	4136
187	7595
	19104
182	2056
166	404
170	47

80	788
65	5183
76	1429
22	9697
	744
17	1609
85	565
72	1569
88	730
89	310
12	1362
132	13899
25	83
125	2259
331	4225
332	11923
126	299
362	3812
363	373
port	6778
134	89
157	711
158	108
127	1570
128	1586
129	1736
	13759
	981
	623

L'arrêt de Sant'Ambrogio

En ce qui concerne l'arrêt de Sant'Ambrogio, une demande a été faite auprès de la collectivité territoriale pour son déplacement en deça du passage à niveau.

Comme le montrent ces deux plans suivants la nouvelle situation répond à un objectif d'intermodalité, et par là de mise en proximité spatiale de la Voie Verte, des stationnements le long de l'avenue de la Marine, et du nouveau quai.



la pacification

3 les stationnements de délestage.

Une affaire de répartition

la répartition des stationnements de délestage doit être

- proche des lieux de concentration des visiteurs, sans être sur les lieux mêmes.
- le nombre de places prévues doivent être alors nécessaires en saison sans être surdimensionné
- leur localisation doit tenir compte de l'intermodalité

sujets connexes :

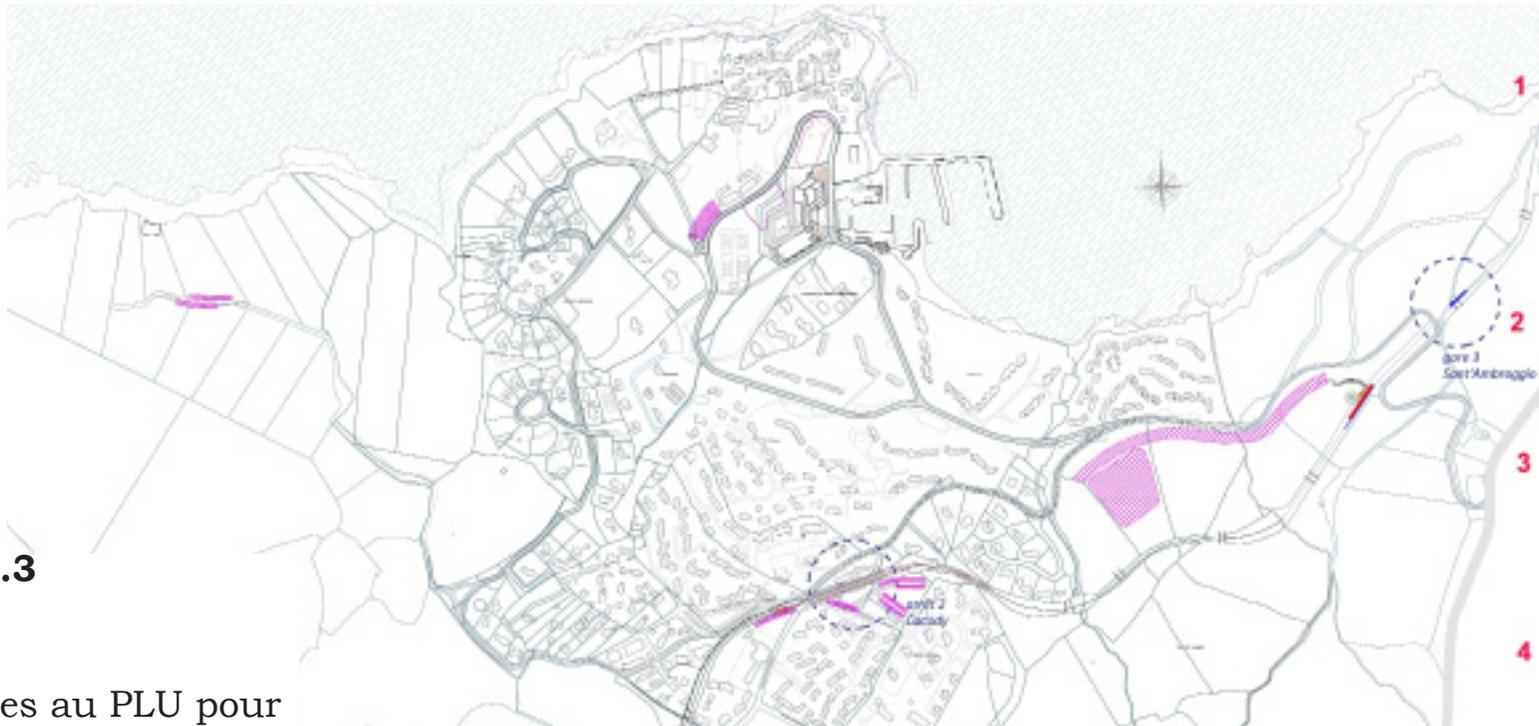
la nouvelle circulation

les réservations des zones spécifiques au PLU

l'implantation des accès et chemins piétons + pistes cyclables

l'intermodalité (gares et voies vertes)

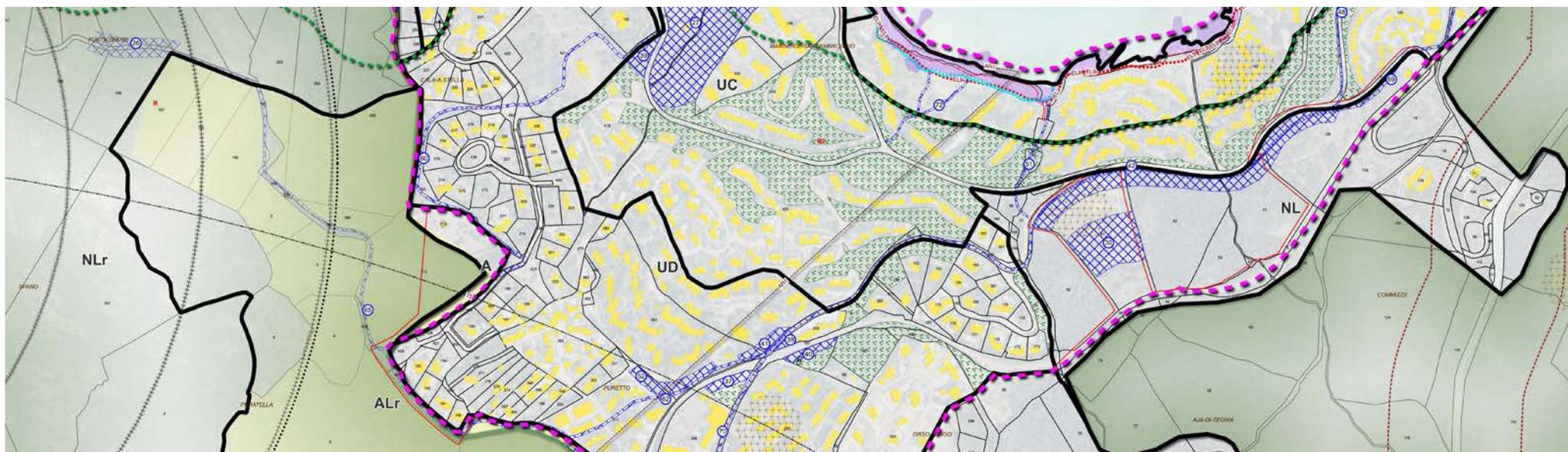
plans n° : 3 - 3.1 - 3.2 - 3.3



plans n° : 3.3

pacification :
zones réservées au PLU pour
les stationnements

les réservations des zones stationnement au PLU d'octobre 2021

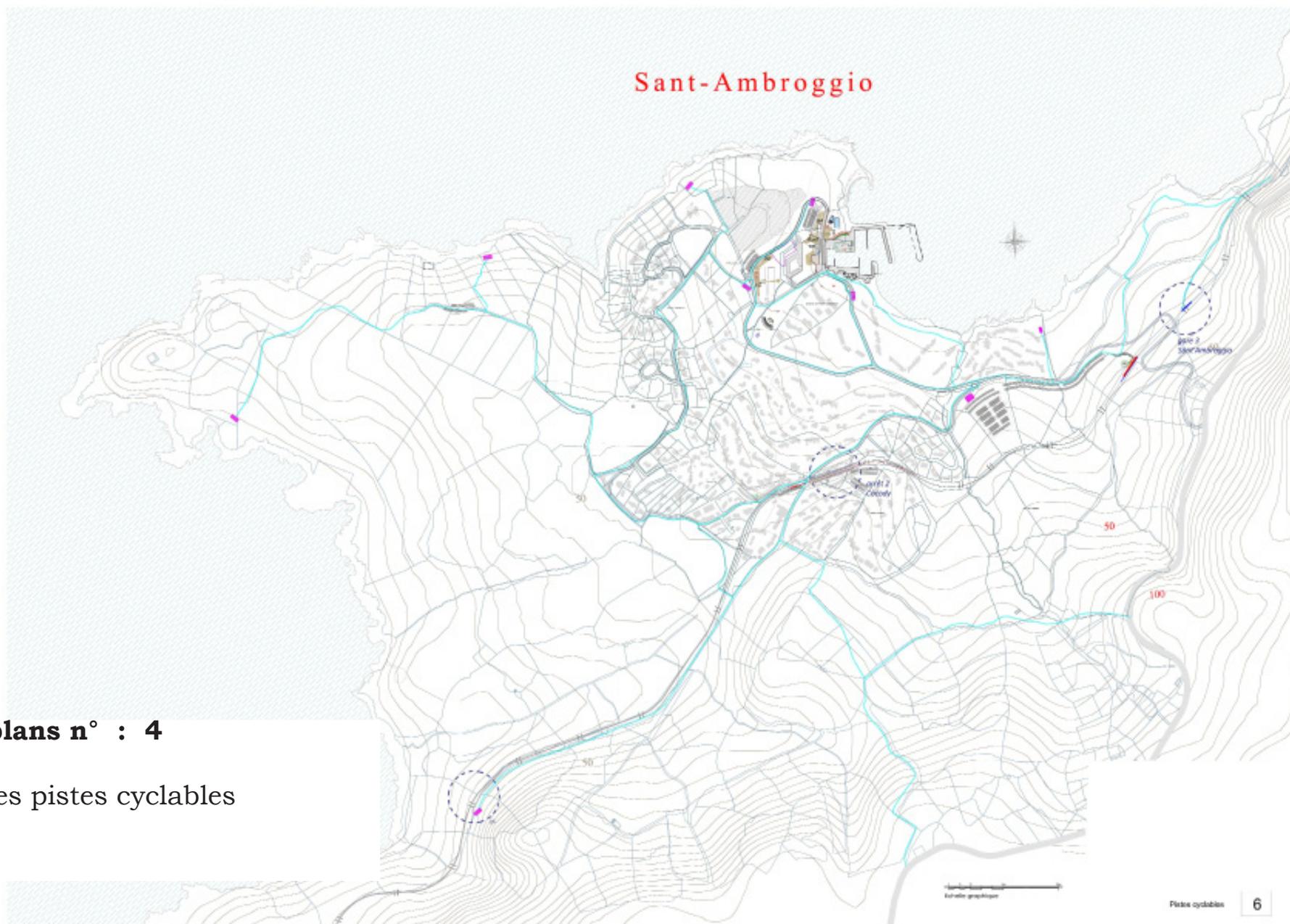


plans n° : 3 - 3.1 - 3.2 - **3.3**

Sant-Ambrogio

plans n° : 4

les pistes cyclables



la pacification

4 les pistes cyclables.

Facteur de redéploiement de l'activité par l'attractivité.

La répartition des stationnements doit être plus proche des lieux de concentration des visiteurs, sans être sur les lieux mêmes. C'est la fonction des parkings de délestage tels qu'ils sont proposés...

NB : il existe actuellement une différence dans la typologie des pistes cyclables, que le renforcement d'usage tend à normaliser.

piste cyclable > (véloroute > voie verte)

sujets connexes :

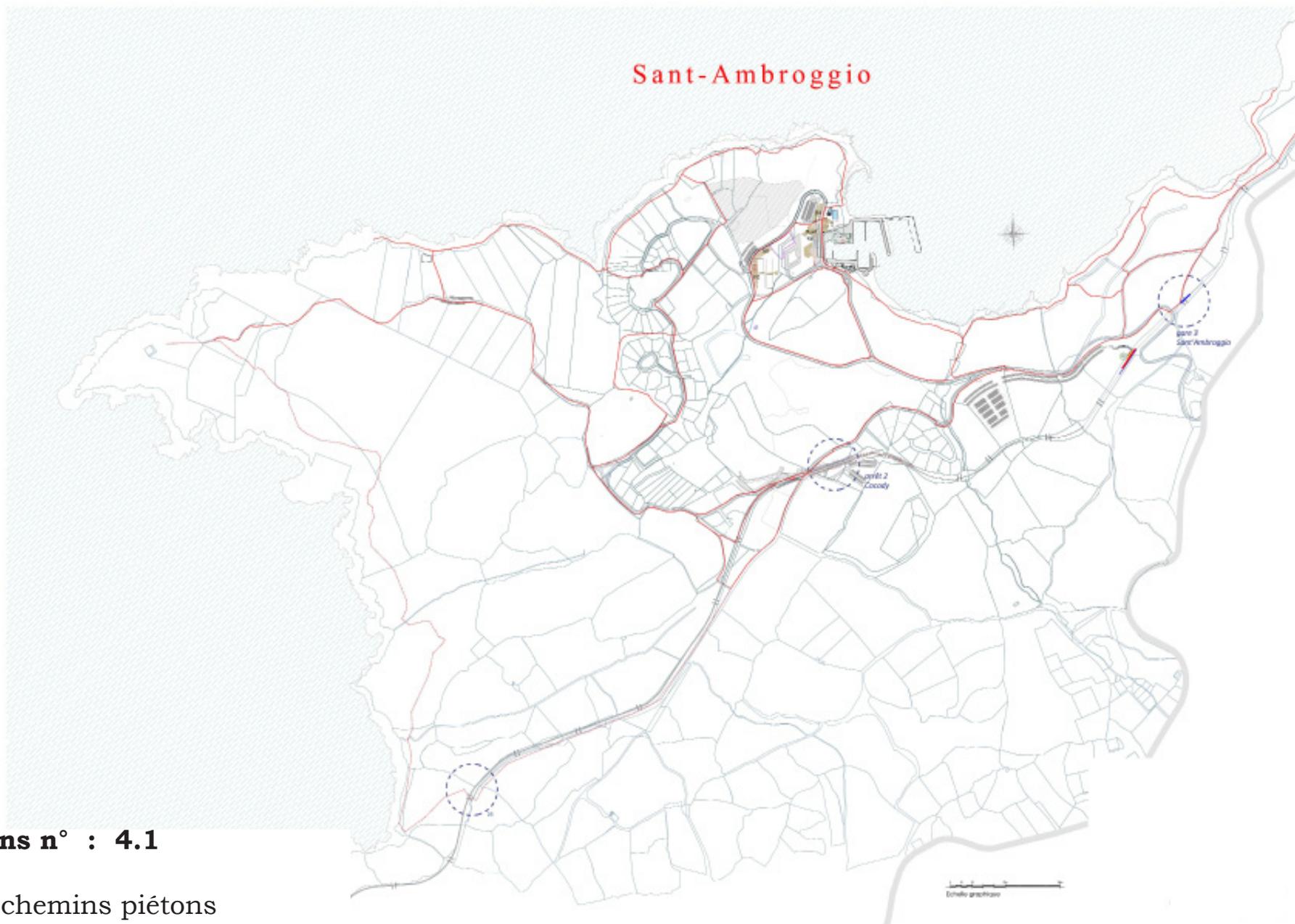
la nouvelle circulation

la mixité avec les chemins piétons

les parcelles publiques concernées (implantation des couloirs)

l'intermodalité (gares et voies vertes)

plans n° : 4 - 4.1 - 4.2 - 4.3 - 4.4 - 4.5 - 4.6 - 4.7 - 4.8



plans n° : 4.1

les chemins piétons

L'arrêt de Sant'Ambrogio

Les chemins piétons empruntent par vocation les mêmes tracés que les pistes cyclables. Ce d'autant plus que la voie verte leur est destinée.

Ils doivent permettre

une pénétration tranquille des différents quartiers,

une pratique de jogging

une pratique de marche active avec ses connexions aux belvédères

Un des principaux axes doit permettre de relier l'arrêt de Sant'Ambrogio (passage à niveau) à l'extrémité de la Pointe Spano, empruntant la voie verte entre les deux arrêts (Sant'Ambrogio-Cocody).

plans n° : 4 - 4.1 - 4.2 - 4.3 - 4.4 - 4.5 - 4.6 - 4.7 - 4.8

14 avril 2021^e CM décide d'approuver le principe d'exploiter le plan d'eau et les quais du port de plaisance « Eugène CECCALDI » en régie directe à seule autonomie financière à compter du 1er juillet 2021.

- PRECISE que la gestion de la station d'avitaillement fera l'objet d'une délégation de service public sous la forme d'un contrat de concession.

20 mai 2021 :

Fin de la concession du port de plaisance de Sant'Ambrogio -

Approbation de la signature du projet de protocole transactionnel entre la commune et la Société Yachting Club de Sant'Ambrogio.

29 Juin 2021 :

Adoption du règlement intérieur du port de plaisance Eugène CECCALDI ;

le projet du règlement intérieur du Port de Plaisance Eugène CECCALDI, précise que le règlement détermine notamment :

- Les conditions d'accès et d'utilisation du port par les navires
- Les conditions d'utilisation des ouvrages et installations portuaires
- Règles d'hygiène et de sécurité
- Règles relatives aux conventions d'occupation
- Règles propres aux navires en escale
- Dispositions complémentaires sur la procédure de fonctionnement des listes d'attentes

5 la zone portuaire

la question architecturale

Le handicap architectural.

L'architecture générale d'un lieu ne contribue pas qu'à son ergonomie d'usage, mais constitue un très fort élément d'identité.

ce qui fait défaut sur le centre de Sant'Ambrogio, pour deux raisons :

- historiquement, le manque de continuité stylistique et volumétrique ayant peu d'impact sur l'ensemble
- des assemblages datés montrant sur une courte période de quelques décennies des variantes architecturales rendant paradoxalement homogène et peu lisible l'ensemble.

sujets connexes :

la nouvelle circulation
les réservations des zones spécifiques au PLU
l'es changement sur port
Le traitement de la zone arrière et la coulée verte

plans n° : 5 - 5.1 - 5.2 - 5.3 - 5.4 - 5.5 - 5.6 - 5.7 - 5.8

Une évolution contrariée, un manque d'identité ...

Le premier diagnostic sur l'aspect et la structure construite du port a été incomplet.

Des recherches connexes à cette étude ont permis de redonner une interprétation plus précise et moins formelle à ce que nous connaissons aujourd'hui.

Il s'agit en fait de l'histoire d'un projet à forte identité mais inachevé, ayant laissé la zone urbanisée que nous regardons actuellement en défaut d'identité. Pour la retrouver, il faut tenir compte d'une triple contrainte :

portuaire comme activité navale-plaisance

commerciale : centre de services et distribution

urbaine : redevenir un centre identifié des échanges de toute nature

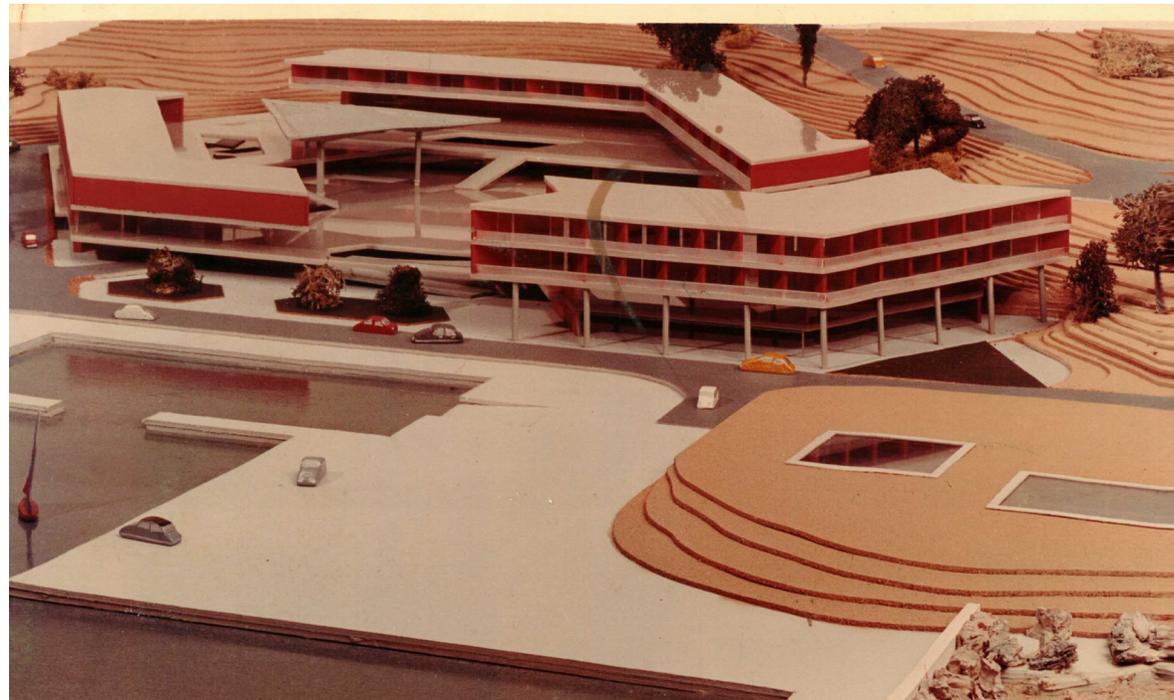
- Compte tenu des intentions de requalification et redynamisation que la commune et les copropriétés se donnent, ces trois types d'activité sont actuellement en redéfinition : régie, renforcement des commerces, vie touristique et intellectuelle. Autant de facteurs qui doivent converger pour se réaffirmer comme pôle d'attraction, en formant une identité plus forte à cette zone.

... qu'une courte histoire explique.

La question formelle n'en est pas absente. Ce bilan, est aussi, sur une échelle d'histoire courte (1966-2021) , celle de l'abandon ou d'une réalisation très partielle d'un projet originel ambitieux. Le vide qui s'en suit se constate, y compris dans la morphologie des lieux, dans l'effet «dent creuse» actuel. Les projets de construction ayant fait l'objet de demandes d'autorisation et celui de 2013 ajoutent à la difficulté, au vu des dispositions prises dans le même temps par cette étude et son effet sur le PLU en cours d'approbation en octobre 2021.

Il est possible que dans l'hypothèse d'une réalisation complète de ce que la maquette suggérait, la façade portuaire aurait eu un intérêt architectural daté mais intéressant par ses références modernistes. La version appauvrie et transformée qui en résulte n'a pas grand chose à voir avec. Par contre, une lecture structurelle des transformations du projet d'origine permet de comprendre l'«abandon» dans lequel se trouve la partie arrière. En fait le projet originel a subi une double transformation :

- une amputation de son emprise
- une dispersion stylistique banalisatrice.



L'histoire 1967 - 1975

Une histoire récente ... à finir

le port de

1966 - 2021

- 1967-1969

En 1966, se crée la Société de la Marine de Sant'Ambrogio. Les études pour travaux ont probablement commencé en 1967.

C'est en 1969 que les premiers repères visibles de cette histoire permettent de retracer les étapes de sa réalisation. Une mise en ordre de la copropriété en développement a sans doute généré des projets plus ambitieux dont le plus emblématique fut celui de la zone centrale du port et la réalisation du port lui-même : en 1969.

En 94, le cabinet Mellone a alors proposé un projet d'ensemble, établissant de l'ordre dans l'état des lieux en même temps qu'il a généré une partition de la zone centrale qui devait par la suite faire l'objet d'un projet de construction dont on ne connaît pas l'auteur. Sur les bases des documents fournis par la copropriété par Alain Corteggiani, la photo de maquette ci-contre (1969? ou plus ?) illustre l'intention des créateurs de la copropriété.

Cette maquette, sans doute postérieure à 1967 est représentative d'un style architectural dit «international», fait d'horizontales et de la présence d'éléments structuraux très présents (comme chez Niemeyer par exemple). Ici les poteaux, qui «surélèvent» les horizontales des balcons filants. Ce projet n'est pas sans intérêt pour la réflexion à mener aujourd'hui et que l'on retrouve plus loin dans ce rapport. L'ensemble se refermait sur une palce intérieure surélevée (abritant des parkings ou des commerces, un auvent monumental et un plan incliné d'accès au parvis arrière, avec un bassin.

Il semble que ce soit ces mêmes poteaux qui, par leur mauvaise réalisation, aient entraîné la démolition de ce qui avait été fait et dont les photos pages suivantes témoignent.

Pour mention : le port, et les deux piscines sont mentionnées sur la maquette.

L'héritage de 1969 - impact sur la requalification

Alors que l'on voit une agglomération composée de plusieurs copropriétés, dont celle de la Marine occupe plus de 40 Ha en bord de Mer, la zone centrale reste encore du point de vue statutaire et de l'emprise foncière un enjeu qui, semble-t-il, n'est pas complètement clarifié. La densification de cette zone reste un sujet sur plusieurs plans :

juridique, dans la mesure où jusqu'ici la loi (1965) ne déterminant pas de seuils constructibles à proprement parler, laissait aux décisionnaires des copropriétés la gestion des affectations et quantités (en tantièmes) des droits à occuper (droit à construire comme droit accessoire aux parties communes/partie privative). Depuis 2018, la Loi Elan a réécrit ce point d'ambiguïté en quantifiant les droits d'occupations des constructions proportionnellement à une assiette foncière identifiée (Art. XXX loi Elan).

administrative, dans la mesure où le Cos ayant disparu depuis mars 2012, le mode de calcul par m² constructibles, commun aux droits public et privé, a disparu. La surface de plancher se détermine par déduction d'un gabarit en trois dimensions, qui ne s'applique pas à la notion de droit accessoire aux parties communes/partie privative. Le schéma décisionnaire de la reconnaissance d'un droit administratif reste donc soumis selon les règlements et selon la loi de 1965, aux décisions de l'assemblée générale ou du conseil syndical.

Vue sur le port en construction et la construction conforme à la maquette. Un niveau rez surplombé par une structure sur poteau et l'ouverture sur la future place centrale arrière.



Vues aériennes sur Sant' Ambrogio en constitution. Dès 70, village qui deviendra celui du CMed en 73 est construit, ainsi que certaines parties de la copropriété actuelle.

La construction reflète bien l'intention de la maquette, avec ces verticales. Si cette réalisation n'avait pas été démolie, la configuration du port actuelle aurait été très différente de ce que nous avons aujourd'hui.

En effet, il s'agissait probablement d'un R+3 donnant un gabarit de hauteur de 14m environ, avec y compris sur les immeubles arrière, une altimétrie de ligne de toiture constante. L'effet de masse et la présence des bâtiments sur port aurait été beaucoup plus incitative. La potentialités de locaux d'activité aussi, contribuant à l'animation et la vitalité comme Vues aériennes rciale et touristique du site.

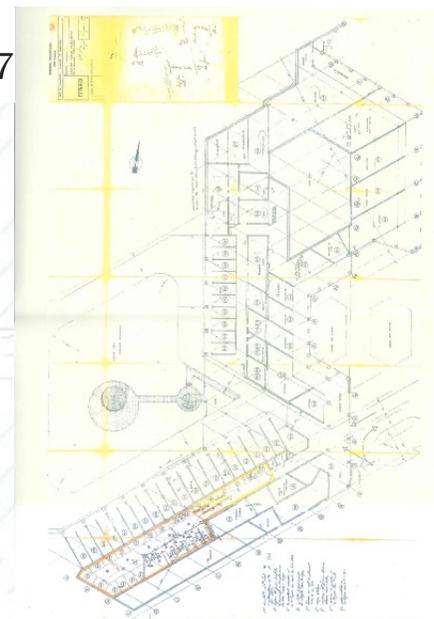
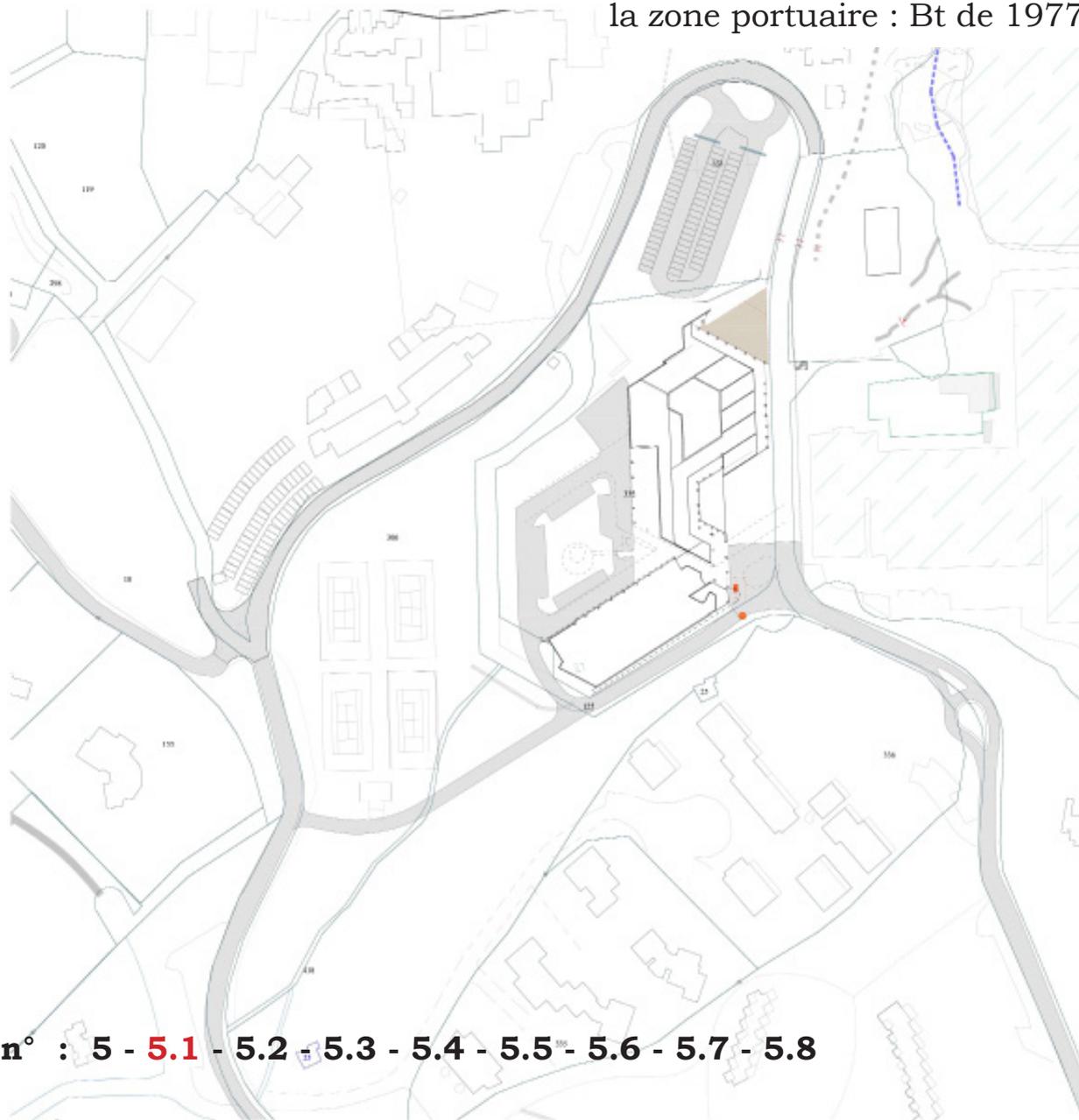


Cette histoire reste à écrire.

Doc. Copropriété de la Marine par Alain Corteggiani.

Démolition : Ent. Beveraghi.

plans n° : 5.1
la zone portuaire : Bt de 1977



plans n° : 5
la zone portuaire :
la structure construite
actuelle du port. En gris les
voies

plans n° : 5 - 5.1 - 5.2 - 5.3 - 5.4 - 5.5 - 5.6 - 5.7 - 5.8

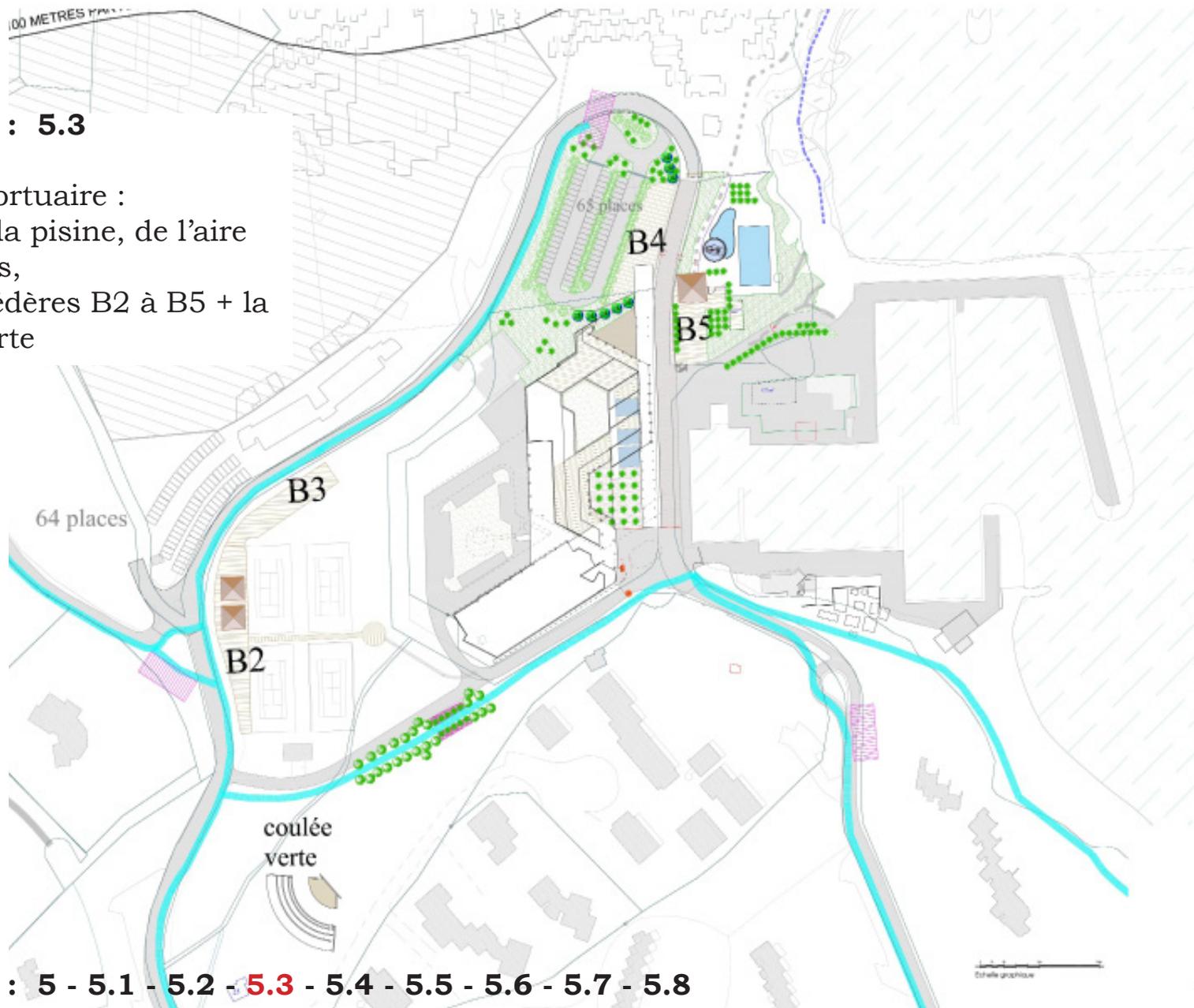
Echelle graphique

Port : bâtiments existants

9

plans n° : 5.3

la zone portuaire :
L'aire de la piscine, de l'aire
des sports,
les béblvédères B2 à B5 + la
coulée verte



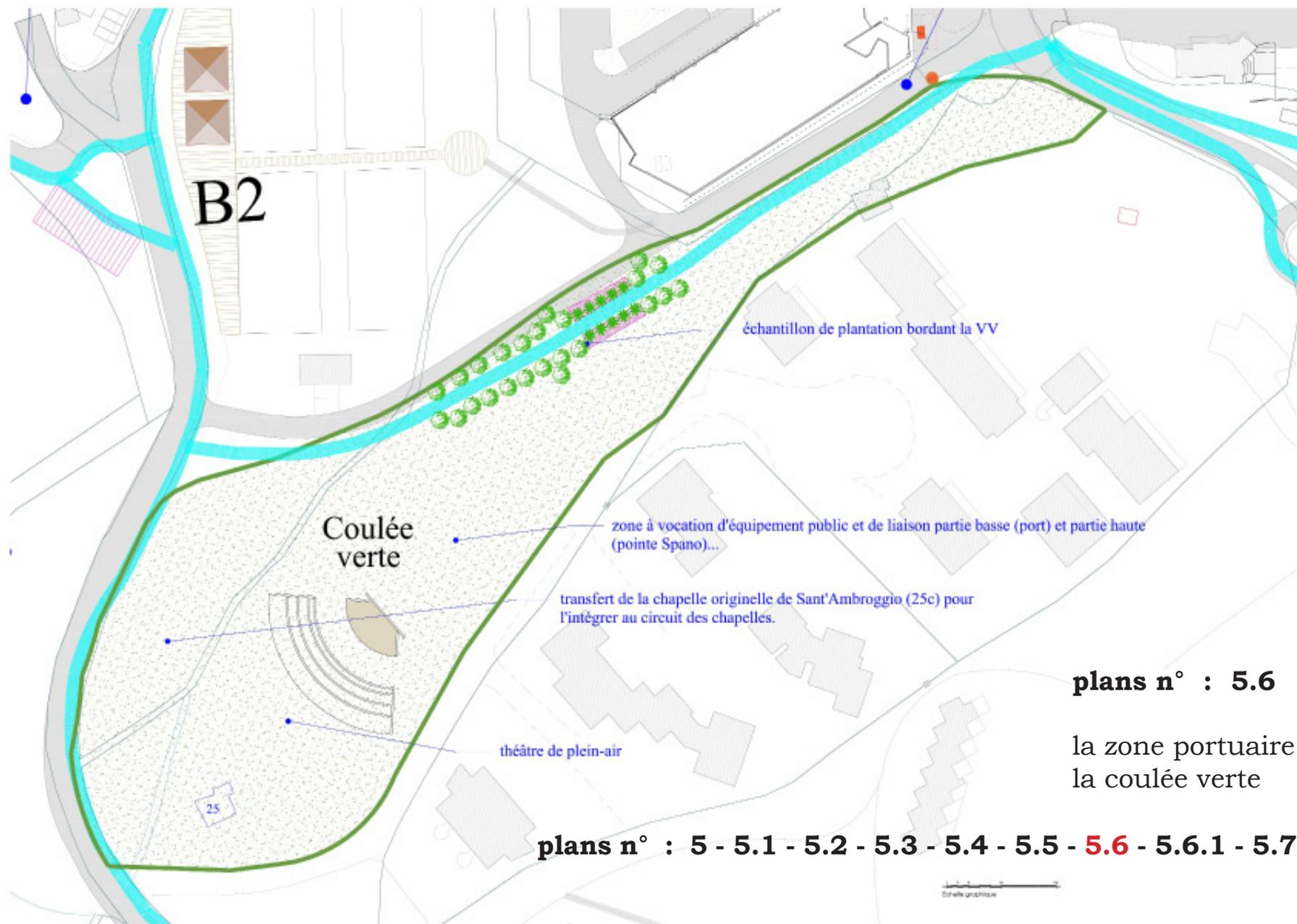
plans n° : 5 - 5.1 - 5.2 - 5.3 - 5.4 - 5.5 - 5.6 - 5.7 - 5.8



Cette maquette, sans doute postérieure à 1970 est représentative d'un style architectural dit «international», fait d'horizontales et de la présence d'éléments structuraux très présents (comme chez Niemeyer par exemple). Ici les poteaux, qui «surélèvent» les horizontales des balcons filants. Ce projet n'est pas sans intérêt pour la réflexion à mener aujourd'hui et que l'on retrouve plus loin dans ce rapport. L'ensemble se refermait sur une palce intérieure surélevée (abritant des parkings ou des commerces, un auvent monumental et un plan incliné d'accès au parvis arrière, avec un bassin.

Il semble que ce soit ces mêmes poteaux qui, par leur mauvaise réalisation, aient entraîné la démolition de ce qui avait été fait et dont les photos pages suivantes

t, et les deux
années sur la



Le but de la coulée verte est de maintenir un couloir descendant avec une vue sur la mer depuis le chemin des coteaux en l'état. Pour trois raisons :

1 Ce couloir a des qualités paysagères qu'il faut maintenir et renforcer, à fortiori avec la présence de la voie montante prévue dans le dispositif de circulation nouveau. Cette voie et sa piste cyclable attenante seront accompagnées de plantations.

2 comme on l'expose dans les pages suivantes au sujet du port, cette zone a toujours été conçue comme un sanctuaire vert destiné aux activités sportives et de loisir. Un théâtre en plein air d'une jauge moyenne peut être implanté en partie haute, bénéficiant ainsi d'une vue sur mer appréciable.

3 la présence de la zone hôtelière dont on pense qu'elle pourra être, dans un avenir proche, réaménagée dans le sens d'une offre balnéothérapie et bien-être renforce la position d'aire de passage, d'évolution et de pratiques sportives qui peuvent compléter l'activité d'hébergement et soins.

C'est en fonction de ces trois raisons que le PLU publié en octobre 2021 traduit cette vocation de zone sanctuaire, en la portant comme zone réservée, répertoriée sous le n° 27 et 55 au tableau des réservations du PLU.

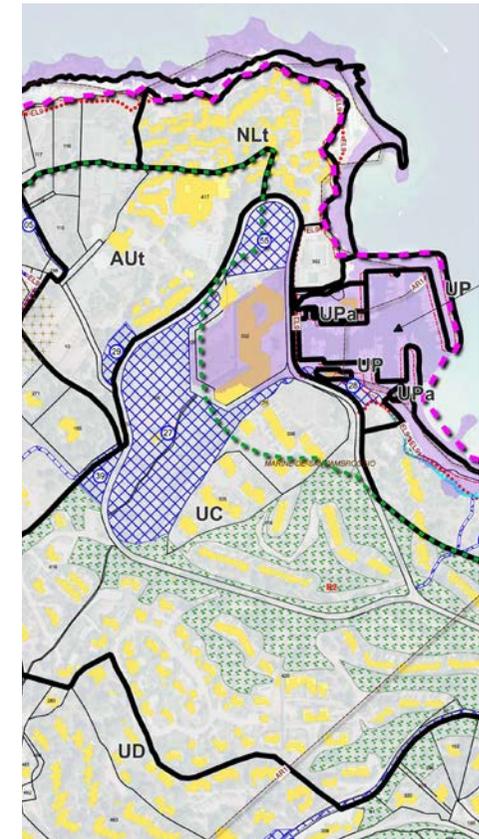
cf. > article du PLU sur les zones réservées.

Nb : un PC pour logements a été déposé et obtenu en 2013 sur une bande foncière à cheval sur la parcelle AB 0125.

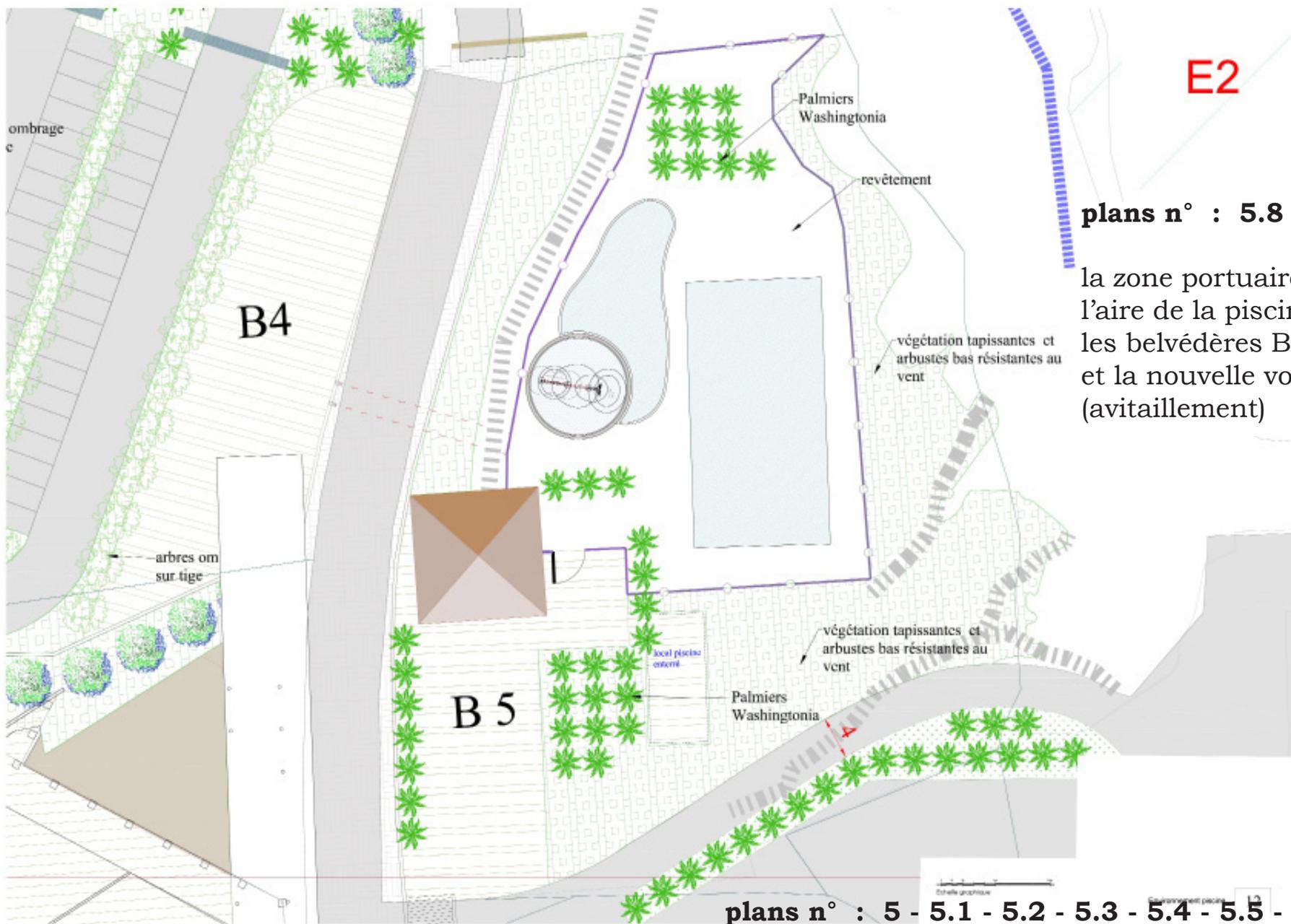
La partie actuellement construite est à l'intérieur de la bande des 100m de la loi littoral comme portée au PLU d'octobre.

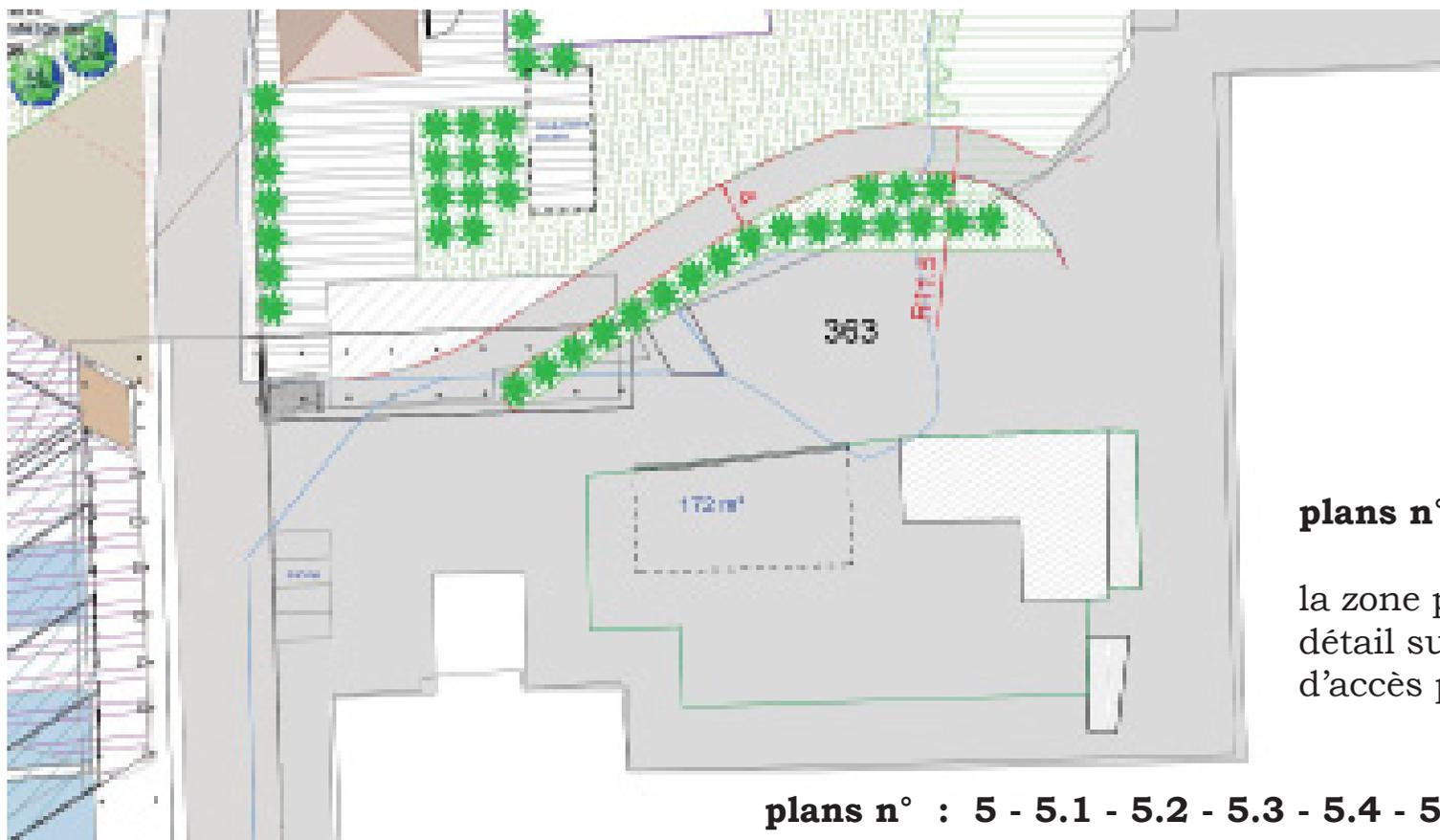
plans n° : 5.6.1

la zone portuaire :
la coulée verte et sa
réservation au PLU



plans n° : 5 - 5.1 - 5.2 - 5.3 - 5.4 - 5.5 - 5.6 - 5.6.1 - 5.7 - 5.8 - 5.9





L'arrêt de Sant'Ambrogio

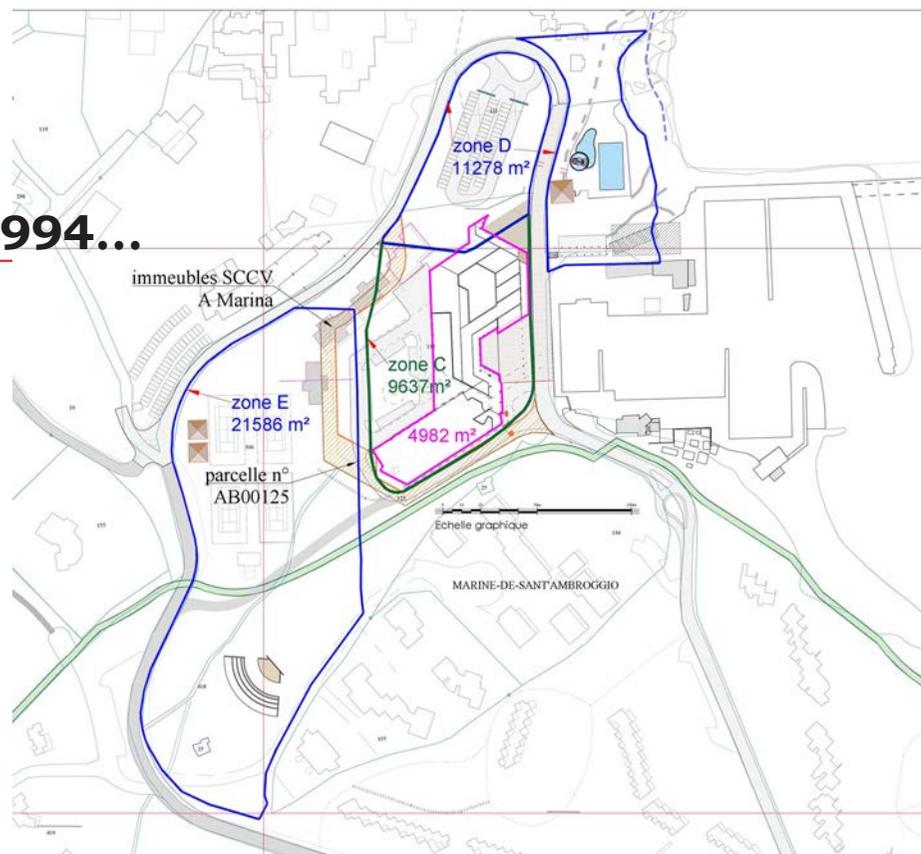
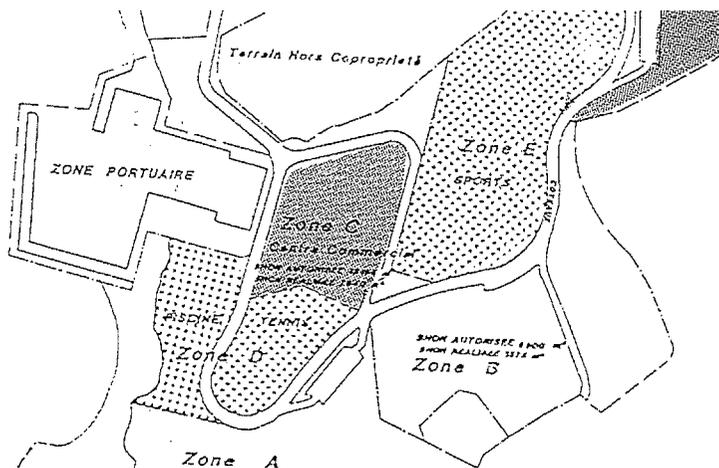
En ce qui concerne l'arrêt de Sant'Ambrogio, une demande a été faite auprès de la collectivité territoriale pour son déplacement en deça du passage à niveau.

Comme le montrent ces deux plans suivants la nouvelle situation répond à un objectif d'intermodalité, et par là de mise en proximité spatiale de la Voie Verte, des stationnements le long de l'avenue de la Marine, et du nouveau quai.

De la Zone C et D+E de 1994...

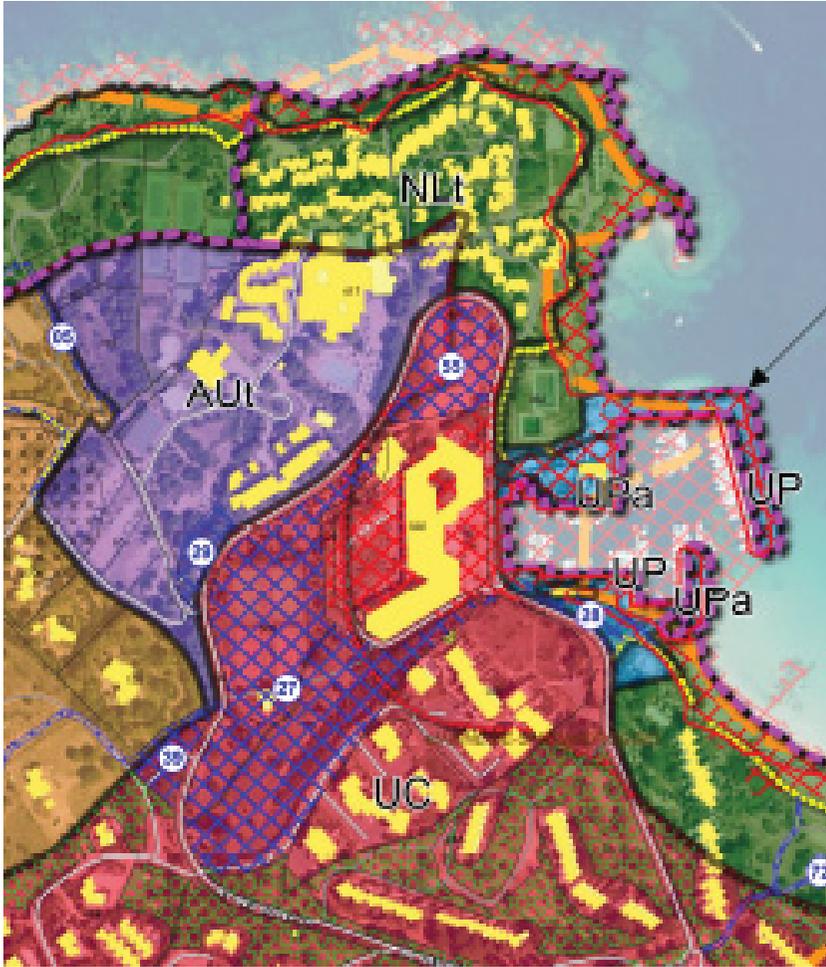
Zone C, zone D+E ... La conséquence du découpage des zones constructibles telles que les AG de 69 (schéma ci-dessous) et 94 permettent de confirmer que les zones D+E étaient réservées à l'activité sportive et socio-éducative, alors que la zone C, «centre», cumulait les droits à construire virtuels des zones D+E pour un total de plus de 45 000 m². Une circulation entre C et D était prévue, qui a donné lieu au tracé du couloir réservé pour cette voie AB et encore cadastrée.

Nb : mention de l'implantation future des immeubles (phase 2) «SCCV A Marina»



Sur le schéma ci-dessus, sont superposés l'ensemble des éléments constituant l'état des lieux de la zone C et D+E. Le tracé de la voie sur parcelle AB 0125 sort de l'épure C, sans doute pour des raisons d'adaptation à la différence de niveau entre les deux raccordements.

Nb : il aurait été judicieux que la phase 2 de réalisation de SCCV A Marina se fasse en deçà de cette parcelle AB 00125 accompagnée par un anoblissement de la place centrale.



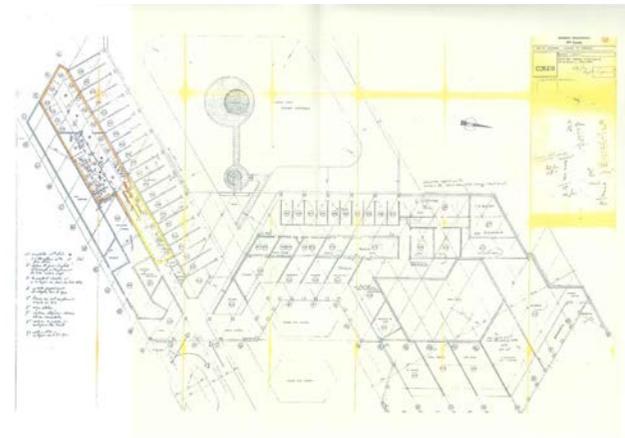
Cette maquette, sans doute postérieure à 1970 est représentative d'un style architectural dit «international», fait d'horizontales et de la présence d'éléments structuraux très présents (comme chez Niemeyer par exemple). Ici les poteaux, qui «surélèvent» les horizontales des balcons filants. Ce projet n'est pas sans intérêt pour la réflexion à mener aujourd'hui et que l'on retrouve plus loin dans ce rapport. L'ensemble se referme sur une palce intérieure surélevée (abritant des parkings ou des commerces, un auvent monumental et un plan incliné d'accès au parvis arrière, avec un bassin.

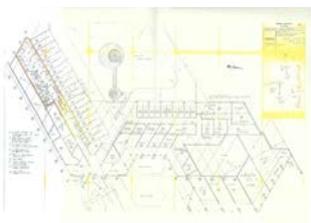
... à sa traduction «naturelle» de 2021

A remarquer : la continuité avec la zone hôtelière AUt du PLU dans laquelle cette zone réservée se situe : elle permet de créer, en accès au port, la traversée d'une zone «pacifiée» arborée et dédiée à des activités de loisir complémentaires à celle de l'hébergement hôtelier...

Une histoire en suspend ...

Sur le schéma ci-contre, les plans de rez-de-chaussée des bâtiments actuels. Un plan rectificatif d'exécution en date de 1977. Y figurent les numéros de lot, leurs affectations de locaux et les millièmes de copropriété. Sur le schéma page suivante les cernés de couleur indiquent pour le jaune la part originelle d'emprise visible sur la maquette, et en rouge et bleu, le report des parties parkings et locaux techniques sans doute prévus sous la dalle arrière portant les immeubles jamais construits du fond (de la maquette). L'impact de cette situation sur le projet de requalification appliqué au port est important, en regard d'éléments nouveaux (projet de constructions nouvelles) qui seront évoqués à propos de la restructuration du port et de sa remise en «forme» possible.



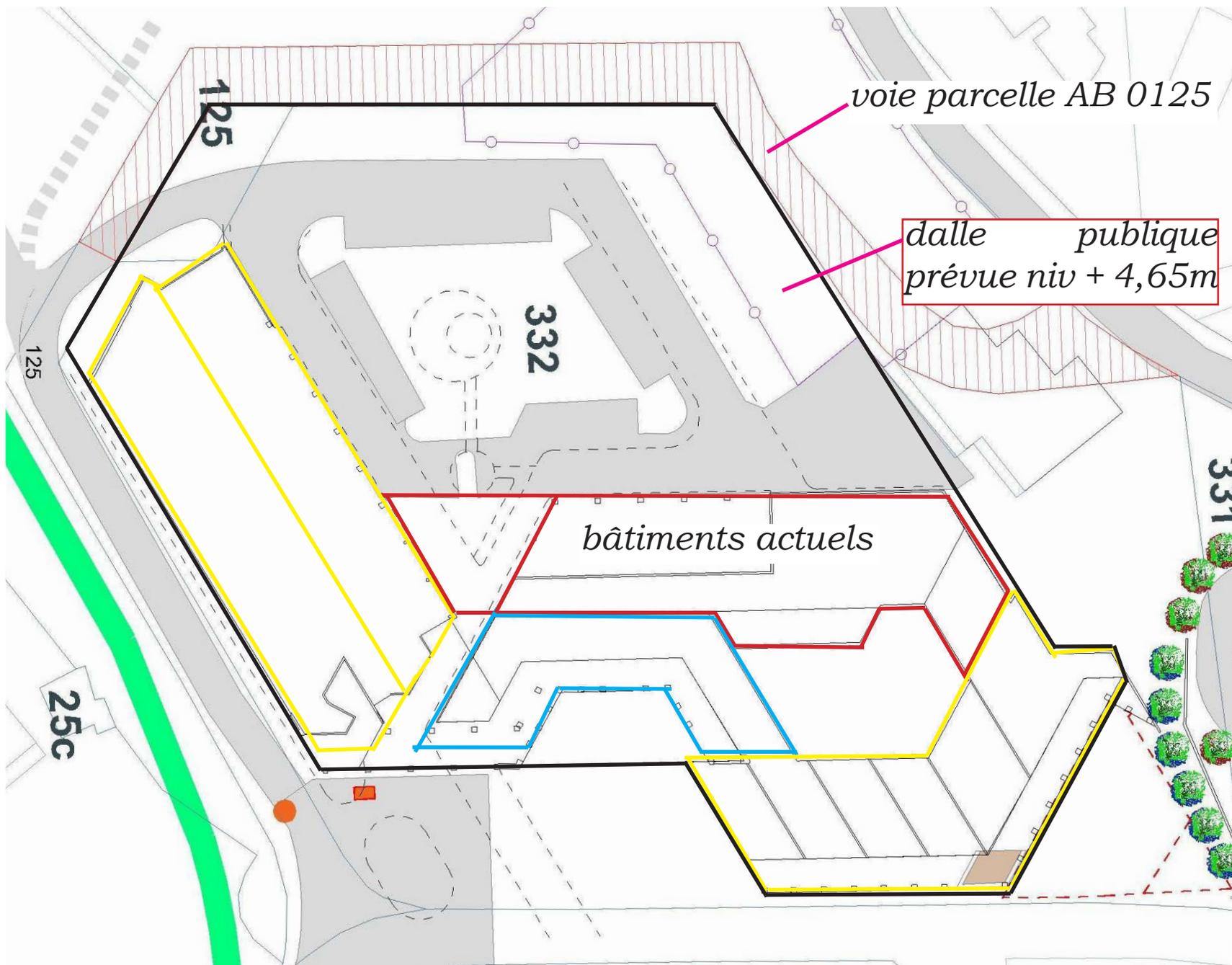


... et à terminer

Sur ces deux schémas, on comprend que le renoncement à construire en étage ait conduit à l'étalement de la construction par rapport à l'emprise originale. Le cerné rouge est une partie de cette extension dédiée à des locaux techniques et garages. En bleu l'extension prise sur la trouée prévue vers la cour intérieure et jaune ce qui rentre dans l'épannelage des constructions prévues. En hachuré sépia la parcelle AB 00 | 25 prévue initialement pour la voie.

La surface prise par les garages et dépendances est importante et témoigne d'un problème mal résolu. L'espace de la place centrale initiale a été repris au profit des extensions, ce qui explique que le couloir de voie ait lui-même été repoussé.

Ce qui constitue une raison supplémentaire pour réintégrer les bâtiments non encore construits à l'intérieur de cette zone et la retraiter.



Une vie publique sur dalle à + 4,65m

Sur ce schéma, les trois zones construites en jaune, rouge, bleu.

En noir, le tracé de la dalle au niveau + 4,65m, qui correspond aujourd'hui à la dalle du plancher haut actuel des commerces. Cette dalle couvrirait donc la partie actuelle des accès aux garages.

A +4,65m, elle devait constituer l'espace public de vie de l'ensemble, donnant une distribution à tous les bâtiments construits. On peut supposer que le niveau +1,35m avait uniquement vocation de services et entrepôts arrières des commerces.

La parcelle AB 0125 réservée pour une voie de liaison derrière l'opération, reprend comme on le voit le tracé de composition orthogonale de l'ensemble construit, ce qui tend à démontrer qu'elle contournait bien une dalle prévue dans ce parti architectural.

L'évidemment de la partie bleue qui fait face au port correspond sans doute à la trouée prévue pour le passage d'une longue rampe d'accès au niveau 4,65m en deux parties comme sur la maquette.

Enfin, un examen attentif permet de lire directement sur la structure actuelle des bâtiments des commerces en RdC les angulations visibles sur la maquette.

De toute évidence, il s'agit de la réalisation partielle d'un projet que la maquette traduisait.

Il nous indique secondairement que la partie constructible du port prévue beaucoup plus dense, avait comme limite d'emprise la parcelle AB 0125.

Extrait du document du 3 mars 2021

la fabrication d'une identité.

- la morphologie du bâti est telle que surelever l'existant (sous condition de faisabilité) serait une réponse assez brutale, trop minérale.
- il faut donc agir en superstructure, sans intervention lourde sur le bâti. C'est le sens de la piste proposée à titre d'exemple.
- enfin, il serait bon que la façade des bâtiments du port porte les éléments architecturaux disséminés sur l'agglomération et sur la totalité du site.

stations multimodales, gares...

abris des parcours ou stations vélos ...



Illustration de la création d'une nouvelle horizontale en surhauteur d'un niveau. L'arrière plan en perspective large n'est pas caché. l'impact du bâtiment le plus ancien à gauche est moins brutal.

La recherche d'un marqueur d'identité ou le problème d'une cohérence esthétique ...

Qu'on apprécie diversement l'architecture que la maquette des années 70 traduit, il faut reconnaître qu'elle offrait en regard de la situation actuelle l'avantage d'une grande homogénéité de composition.

Bien que ce ne soit pas un élément visible au premier abord, et que les bâtiments bas en RdC ne soient pas un inconvénient en soi, leur proximité avec les deux autres bâtiments en R+ 2 ou 3 créent un contraste et un déséquilibre de masse ressenti dès l'arrivée sur le port.

Cette partie avancée basse deviendra d'autant moins proportionnée, une fois les trois autres bâtiments arrières de même hauteur construits. On peut supposer les solutions de surhaussement de ce bâtiment possibles puisque deux niveaux supplémentaires étaient prévus. Il faudrait un engagement de promotion assez volontaire pour réoccuper cet espace.

En attendant, les images de la simulation d'une structure possible, qui n'est qu'une solution parmi d'autres à concevoir, a été faite dans l'hypothèse d'une future occupation de la dalle haute de la partie basse en «Roof-top», pour des activités de restaurations et festives.

Enfin, puisque ces bâtiments arrières seront un jour construits, l'enfermement de la cour arrière de service, définitivement vouée à des accès garages sur ces 4 côtés ne pourra que difficilement être anoblí. Il faut rappeler qu'à l'origine dans le projet dont sont issus les bâtiments de 1977, cette aire était entièrement couverte au profit d'un accès sur place public en partie correspondant à la dalle haute du bâtiment bas actuel.

Phot. port actuel : ces deux photos montrent comment la disparité stylistique du centre du port s'ajoute à celle des volumes. En arrière plan l'ancien village, qui sera sans doute un jour remplacé par des constructions hôtelières contemporaines. Le premier îlot R+3 à droite sera complété par sa gauche de trois autres îlots similaires, fermant ainsi l'arrière plan du bâtiment des commerces.



SIMULATIONS

SIMULATIONS



SIMULATIONS



SIMULATIONS





La cuvette de l'arrière port

Comment l'occuper à terme ?

Même si on sort des limites de cette étude, la dynamisation implique tout de même de prendre une option d'aménagement sur ce plan.

un rond point vouée aux garages
ou une densification heureuse ?

Reprendre l'idée d'une dalle haute publique (partielle?) avec un évidement central, et un passage, est envisageable, de même que la surélévation du bâtiment frontal RdC, prévu pour être un R+2 doit pouvoir se faire. Des activités complémentaires à une implantation de type pthalasso thérapie peuvent être envisagées.

La recréation d'un sous-sol technique est possible aussi.

Un choix de stratégie d'occupation à moyen terme ...

Le port est l'héritier d'une histoire inachevée.

Sa structure construite est fortement imprégnée du projet originel, sans que l'on puisse pour autant en reprendre l'achèvement à l'identique. La question de sa densification et de sa programmation intéresse le long terme, car elle est cosubstantielle à l'accueil d'une nouvelle activité. Les différents paramètres de cet aspect de la dynamisation se jouent sur la réalisation préalable des éléments de cette étude.

La pacification, l'intermodalité et avec la voie verte, la vocation d'étape du site et maintenant la nouvelle gestion du port sont les piliers de ce préalable.

La façade portuaire est à fortiori un centre désigné sur lequel cette réflexion devrait se porter, tenant compte du gros déficit formel et fonctionnel dont souffre cette zone ; en l'inscrivant dans la logique d'effets induits par une implantation hôtelière lourde. Complémentairement à la réactivation de l'activité piscine, du parvis du port et des préalables cités, cette réflexion devra armer les demandeurs auprès des investisseurs, en précision et crédibilité.

... en même temps qu'une identité à retrouver.

Une approche purement immédiate et formelle telle qu'illustrée dans la simulation, ne peut suffire à prendre en compte l'enjeu global de cette zone. Il s'agit là comme dit par ailleurs d'une piste complémentaire à l'approche de la pacification du port, comme dans l'hypothèse d'une occupation en «roof-top» de la dalle haute actuelle du bâtiment des commerces.

Cette étude connaît là sa limite, dans la mesure où la suite doit faire l'objet d'un travail de programmation et de conception, comme par exemple dans le cas de l'implantation d'un Spa sous label, fonctionnant en complémentarité avec un complexe hôtelier de type thalassothérapie.



6 le plan vert

Une couture végétale appropriée

La question paysagère s'applique globalement, à la différence de l'architecture qui qualifie les lieux par une intervention ponctuelle.

Le plan vert consistera donc à

- intervenir sur l'espace de proximité des aménagements programmés
- à prescrire un catalogue d'essences et de types d'associations à appliquer à la totalité du territoire de Sant'Ambrogio.





Les photos de la page 192 et 193 montrent à quel point, sur des espaces sauvages, quel impact la présence humaine peut avoir sur l'environnement végétal. La densification du couvert végétal, notamment par des espèces courantes et bien adaptées apportent une présence en éléments ombrifères assez constante, et contribue en saison estivale à la régulation thermique des sols et des voies. Seuls les surfaces aménagées nouvelles nécessitent des interventions de plantation destinées à ne pas rompre cette continuité.

Prescriptions pour la structure végétale

Le choix des essences végétales accompagnant la restructuration urbaine du site de Sant Ambroggio devra se faire impérativement en prenant en compte les contraintes suivantes :

- Végétaux adaptés à un vent amenant des embruns salés et pouvant dépasser régulièrement les 75 km/heure,
- Végétaux résistants à la sécheresse, particulièrement l'été, et demandant très peu d'entretien, après la première année de plantation,
- Choix des essences à faire dans une palette locale, adaptée au climat et aux contraintes ci-dessus et commercialisée dans les pépinières corses.

Plus précisément et secteur par secteur :

Le port, le centre et la piscine.

Il est important de redonner une architecture végétale forte, très présente, permettant d'identifier le cœur de vie de ce lieu, et ainsi de créer un trait d'union entre toutes différentes architectures hétéroclites avec :

- Trames denses de palmiers inscrites dans un maillage de 5 m/5 m et poussant, à terme à plus de 9/10 m : les washingtonias filifera seront préférés car adaptés au climat et exemptes de maladies ; Ces trames se retrouvent sur la place commerçante, sur la plage piscine et en appoint sur le parking.
- Arbres d'ombrages : murier stérile, melia etc., pour abriter du soleil le parking principal du centre et les points de repos, de détente et le long de la voie verte passant près du centre
- Quelques cyprès d'Italie, plus à l'abri du vent, pourront ponctuer ces aires de détentes et passage de la voie verte, comme arbres structurants.
- Des massifs d'arbustes et vivaces tapissantes sur les talus de la piscine, des parkings et aux abords des zones détentes, stabiliseront le sol en apportant verdure et floraisons ; liste non exhaustive :
 - *vivaces* : sedum, thym, romarin, myrte, lantana graminées (stippa, pennisetum etc.), aloès, agave et autres cactées...
 - *arbustes* : opuntia, myoporum, éléagnus, ceanothe, escalonia, laurier rose nain, atriplex.
- Des massif hauts, occultant seront positionnés le long de l'accès restructuré à la plage principale, pour isoler la station d'épuration et rendre agréable cet accès : tamaris, acacia rétinoides, laurier rose, éléagnus etc. Des arbres d'ombrages accompagneront ces haies hautes occultantes : schinus par exemple.

voie verte, les pistes cyclables et piétonnes

La trame végétale le long de ces axes de circulations douces, resterons le plus naturel possible, en conservant la végétation existante au maximum, pins et autres, en la complétant si nécessaire dans les endroits plus dégarnies ou dégradés :

- Végétation basse pour stabiliser les sols érodés (graminées, romarin, thym, sedum...)
- Quelques massifs arbustifs pour rythmer les parcours, sans occulter les vues remarquables : tamaris, acacia ...
- Des arbres pour caractériser des points remarquables et apporter de l'ombre : schinus, murier stérile, tamaris d'Afrique etc.

-

Les parkings et stations multimodales

Tous les parkings auront 1 arbre d'ombrage pour 2 voitures type murier stérile, schinus.

Les abords des gares devront recevoir une structure végétale plus soignée et composée avec des vivaces, grimpantes et arbustes à fleurs. Un seul type d'arbre, suivant les situations existantes (pins par exemple) sera retenu par station multimodale, pour les caractériser et donc les différencier. Quelques cyprès ponctueront ces plantations. Ce choix de la palette végétale devra, là aussi, répondre aux contraintes climatiques et d'entretien.



7 la Voie Verte.

Une liaison intercités qui voue Sant'Ambroggio à être une étape.

La réalisation de la Voie Verte est un élément important de l'apport touristique de Sant'Ambroggio à terme.

L'agglomération bénéficie de trois gares bien localisées dans le dispositif général.

- > *Une Voie Verte est une voie en site propre, d'une largeur entendue de 3m à 5m parfois, mais en général de 3 à 3,50m.
Aucun accès aux engins motorisés n'est permis (scooter compris).*

Un outil stratégique de planification territoriale

«Du jamais vu. Les ouvertures sur le Schéma national des véloroutes et les schémas locaux ont progressé de 165 % en 2020 par rapport à l'année précédente. « Ces excellents chiffres montrent que les collectivités ciblent résolument leurs investissements vers des aménagements cyclables structurants », se réjouit Chrystelle Beurrier, présidente de Vélo & Territoires. Sur fond de loi Climat et résilience, ces nouveaux indicateurs certes prometteurs, montrent aussi tout le chemin à parcourir pour tenir le cap de la France à vélo 2030.» (AF2V)



« Le Schéma national des véloroutes a été officiellement adopté et rendu public par l'arrêté publié au Journal officiel le 22 janvier dernier. Une avancée importante pour Vélo & Territoires, coordonnateur du réseau national cyclable, qui a défendu cette inscription dans la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Les maîtres d'ouvrage doivent désormais le prendre en compte lors de leurs travaux. Grâce à son Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V), Vélo & Territoires mesure l'évolution des indicateurs d'année en année en lien avec les territoires et l'État. Pour l'année 2020, 59 collectivités ont contribué à la vaste enquête de Vélo & Territoires en transmettant leurs données SIG.» Dorothée Apercell - AF2V

Définitions (déjà donnée dans le document du)

Une Véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elle emprunte tous les types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faibles trafic.

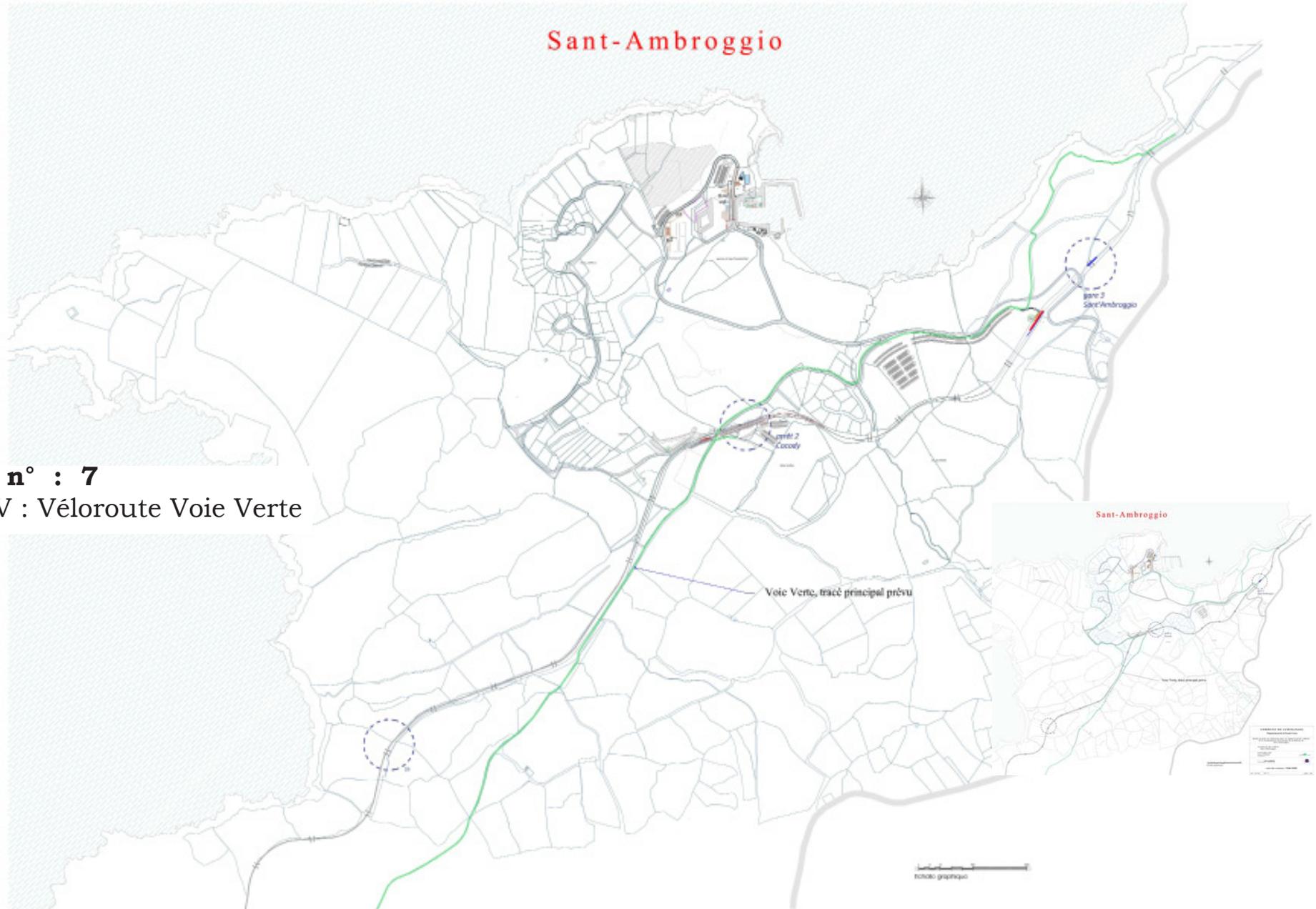
Une voie verte est un aménagement en site propre défini par le code de la route comme : «*une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.*»

(Décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 modifiant le code de la route).



Sant-Ambrogio

plans n° : 7
la VVV : Véloroute Voie Verte



Voie Verte : ses objectifs sur Sant'Ambroggio

Le pays de Balagne a engagé la réalisation d'un axe «VVV» «véloroute voie verte» de Clavi à l'Île Rousse. Cette voie est destinée à permettre cette liaison aux cyclistes piétons randonneurs et éventuellement cavaliers de faire ce trajet indépendamment des voies de circulations habituelles, en offrant, le long du littoral des point de vues d'un fort potentiel paysager.

Son développement sur l'aire d'intervention de Sant'Ambrogio telle que définie est l'objet d'un véritable enjeu d'image et d'avenir, pour rebondir en phase avec les nouvelles formes de tourisme plus adapté à une condition naturelle d'exercice, et exigeante aussi sur le plan de la qualité de bien-être des séjours. La population essentiellement urbaine et en recherche d'une rupture d'activité réparatrice ne peut être que sensible à un bon réseau de pistes cyclables articulé lui-même à un axe hautement sécurisé.

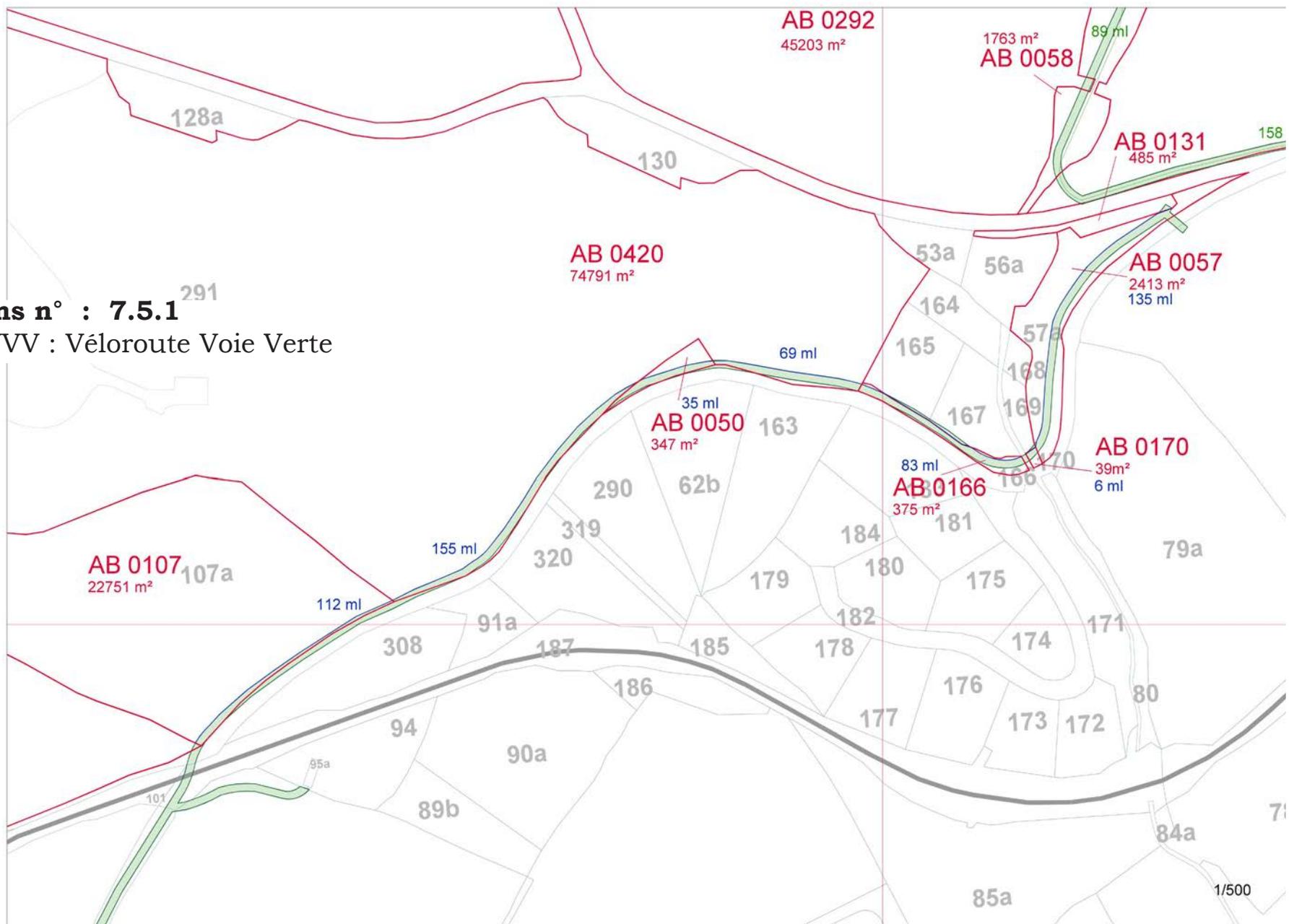
De plus la situation d'étape de la Marine et du port à mi chemin du trajet Calvi - Île Rousse a été vu dès le diagnostic de l'étude comme un levier sur lequel construire un élément de rebond. On sait que l'impact d'une voie verte ayant une bonne image et fréquentée génère de l'activité d'hébergement, de restauration, et de location dans certains cas. Il est très possible que ce soit le cas ici.

Il est enfin assez évident que l'attractivité d'un tel axe tient à la qualité de réalisation, de sécurité de fréquentation et de qualité environnementale. Or Sant'Ambrogio peut cumuler ces trois atouts, à condition d'être exigeant sur les standards de réalisation : largeur, éloignement des voies à risque, revêtement et passages ombrés, enfin vues. Un dernier point ne pourra par contre pas être observé : celui des absences de pente (<5% recommandé) qui ne peuvent être tenus dans ces régions. Le détail du trajet montre qu'il faudra absolument sécuriser et garantir la qualité de certaines sections du parcours retenu.

Sur le secteur de Sant'Ambrogio, on a veillé à intégrer les passages de la Voie Verte à l'approche d'intermodalité construite autour de deux stations du train : Caocody et Sant'Ambrogio, de manière à faciliter ou provoquer des changements de modes de déplacements voiture-vélo-train en ce point d'étape important, au départ de l'accès à la pointe Spano entre autre.

contraintes de qualité sur ce trajet : enjeux de tourisme et d'étape.
matériaux > stabilisé renforcé pour multi-usage intégrant les chevaux.

plans n° : 7.5.1
la VVV : Véloroute Voie Verte



Voie Verte : les passages critiques

La qualification d'une voie verte n'est pas normée, mais il est admis (directives ...) que sa largeur doit être de 3m à 3,5m pour représenter les conditions de sécurité et de confort pour tous ceux qui sont susceptibles de l'emprunter : cyclistes, piétons, joggers et même chevaux.

Outre cette condition de base, deux autres critères doivent compléter l'effort de qualité sur la voie verte, à fortiori sur la traversée de Sant'Ambroggio, puisqu'elle constituera un autre accès touristique à la Marine.

La qualité paysagère

La facilité pratique et de fréquentation.

Si le premier critère est naturellement acquis ici, par la traversée de la Pointe Spano puis la présence du bord de mer, le second est difficile à satisfaire. La topographie ne se prête pas à des parcours sans pentes de temps à autre.

C'est pourquoi sur certaines sections une attention particulière doit être portée, telle la section de l'arrêt prévu de Cocody au rond point de la route de la Marine, pour des raisons de sécurité. Le bilan qui est fait ici sur ce tronçon implique, pour garder une largeur de 3m hors d'une voie trop étroite de réaménager les abords en limite de parcelles de copropriétés. Les deux documents p 200 et ci-dessous font un premier bilan des surfaces prises sur les parcelles, dont certaines sont des délaissés (AB 0050, 0166, 0170, 0057).

Sant Ambroggio

VOIE VERTE trajet direct relevé des parcelles concernées par l'emprise de 3,5m

Propriétés	Parcelles	surface relevée	Surface cadastrée	linéaire	largeur	surface	%
copro Maza Corta	AB 0413	28 544	28 836	2	3,5	7	0,02%
copro Maza Corta	AB 0107	22 751	22 751	112	3,5	392	1,72%
Sté Marine de St Ambroggio	AB 0420	74 791	74 791	224	3,5	784	1,05%
Société la Baie des Anges	AB 0050	347	347	35	3,5	122,5	35,30%
SCI SIFE	AB 0166	375	375	83	3,5	290,5	77,47%
SCI SIFE	AB 0170	39	39	6	3,5	21	53,85%
Sté Marine de St Ambroggio	AB 0057	2 413	2 414	135	3,5	472,5	19,58%

ch 4.

Budget

le budget de Mars 2021

Rapport du 6 mars 2021: extrait

Stationnement / délestage		
	en € ht	
		534 300
Circulations alternatives		
1 les pistes cyclables	en € ht	
		388 800
Circulations alternatives		
3 la voie verte	trajet pris en compte : arrêt Glogio > arrêt Sant'Ambroggio.	en € ht
		PM
Circulations alternatives		
2 Chemins piétons	en € ht	
		219 000
1 Le PORT (place)		
	en € ht	
		776 100
2 Le PORT (piscine)		
	en € ht	
		318 000
3 Le PORT (belvédères & théâtre de plein-air)		
	en € ht	
		320 400
Le Plan vert		
	en € ht	
		1 137 050
TOTAL		
	en € ht	
		3 693 650

le budget du 3 dont les pages explicatives et le détail sont donnés dans le rapport du 3... Il convient de rappeler que :

Sont hors budget :

- les coûts des arrêts
- les coûts de la voie verte
- les coûts des portiques du port

Sont également hors budget :

les frais induits d'urbanisme concernant l'activité de recherche foncière et l'intervention d'un géomètre expert pour d'éventuelles mises à jours cadastrales, l'inscription de cession de parcelles publiques comme privées pour l'ensembles des réalisations du Plan de Référence...

les études de recherche, mis à jour et frais de modification des vrd existants.

Sont à prévoir, sans les équiper :

les dispositifs de bornes de recharge sur les parkings, comme sur les plateformes intermodales pour les voitures comme pour les vae : chambres de tirages et foureaux en quantité nécessaire y compris pour des réseaux fibre tenant aux trains et aux informations touristiques.

ch 4. *Synoptique d'opération*

Une succession maîtrisée des opérations.

Du bilan parcellaire au plan vert.

En tant que résultat de paramètres économiques, d'opportunités saisonnières et de coordinations des infractures communes nécessaires, la programmation des opérations de réalisation vise un ordre optimum dans la réalisation des opérations. La réalisation des infrastructures vrd ne doit pas être ignorée par exemple, car souvent cause de dégradations de réalisations à peine finies. D'autre part, le bilan foncier des disponibilités pour faire les équipements peut conditionner des retards dans la réalisations.

Enfin, certaines réalisation comme les arrêts ou la voie verte impliquent des organisations pouvant agir selon leur propre calendrier. Une coordination est alors nécessaire. Un synoptique d'opération détaillé est indispensable dès lors que les budgets sont acquis.

- 1** *Bilan parcellaire >.*
- 2** *Bilan parcellaire > parkings >*
- 3** *Bilan parcellaire > parkings > gares >*
- 4** *Bilan parcellaire > parkings > gares > pistes cyclables + chemins piétons >*
- 5** *Bilan parcellaire > parkings > gares > pistes cyclables + chemins piétons >VV >*
- 6** *Bilan parcellaire > parkings > gares > pistes cyclables + chemins piétons >VV > plantations du plan vert.*

Ci-dessous, les deux tableaux montrent à titre indicatif un ordre possible pour établir la programmation générale des opérations sur deux ou trois saisons, la plupart des travaux se faisant hors saison touristique.

Dans ces schémas, les gares intermodales et la traversée de la voie verte constituent deux pièces majeures à coordonner très finement dans ce qu'elles induisent pour la suite. Ainsi, une réalisation rapide des arrêts exigera que les stationnements induits soient faits, au moins conjointement.

Compte tenu aussi des enjeux encore non figé qu'il y a autour du domaine construit du centre portuaire, la partie aménagement extérieur peut être mis en phase finale.

Etablissement du statut dans la copropriété des emprises prévues par la réalisation des équipements

Réalisation de stationnements et éventuellement vrd pour bornes électriques / vae / éclairage

Réalisation des sites d'arrêts intermodaux comme prévus notamment à Cocody.

Pistes cyclables + chemins piétons principaux et calendrier progressif de réalisation

Accueil de la Voie Verte selon un calendrier concerté avec les réseaux

Réalisation des plantations du plan vert, de la oulée verte et de la voie de bouclage / port

ch 6. conclusions

Ce rapport final vise donc à synthétiser les conditions de redéveloppement économique et humain du site, conformément aux intentions de requalification et dynamisation voulue par les élus et responsables des copropriétés, par un plan cohérent d'actions en idées et en plans, le plan de référence.

Il mettra en jeu par la suite des processus complexes.

Certains ont été générés dans le temps d'étude, comme les espaces réservés portés au PLU d'octobre 2021 (pour la coulée verte, les stationnements par exemple).

Certains sont hybrides et s'exécuteront avec des réalisations externes comme les arrêts intermodaux ou la voie verte.

Enfin certains seront réalisables par phases, comme les pistes cyclables locales.

On a signalé à l'occasion du traitement du port, de sa partie construite, à quel point la nécessité d'«achever» ce qui avait été commencé puis laissé en friche pouvait déterminer une bonne restructuration du port. Bien des facteurs y poussent notamment à terme l'impact d'une voie verte dont on sait qu'elle amène de l'hébergement supplémentaire et de l'activité commerciale. D'autant que la position de Sant'Ambrogio est stratégique dans le trajet hors circulation automobile si ces deux modes de transports, cycle et train sont rendus étroitement complémentaires.

Parmi ces process, l'entrée en jeu d'un opérateur touristique majeur peut aussi influencer sur l'ordre de réalisation des éléments du plan. Une inconnue encore dans ce schéma.

Pour ce faire, l'étude a intégré les éléments d'un tourisme nouveau pour lequel Sant'Ambrogio est naturellement prêt : qualité générale du site, diversité et isolement.

Il a donc fallu, malgré tout, répondre à cette tendance de fond de la demande évoluant vers le bien-être, la proximité, en l'absence d'un opérateur structurant dans ce domaine, en développant toutes les pistes qui puissent faire la démonstration d'un bassin d'accueil complet et bien pensé pour une implantation correcte.

Même si la zone hôtelière héritée du village-club bénéficie d'un triple atout de tranquillité, de beauté du site et d'orientation, la proximité presque directe aux zones sauvages de la Pointe Spano doit faire partie des éléments d'attractivité du site. La pointe Spano rentre tout à fait, par sa qualité paysagère et sauvage, dans la culture du bien-être de haut niveau.

Les projets complémentaires possibles.

L'argument d'un ensemble hôtelier haut de gamme semble de loin préférable à une réédition d'un nouveau village de vacances sur l'ancien site du CMed. D'abord parce que le parc existant est obsolète, et qu'il est d'ores et déjà amputé des sujétions d'espaces de la loi littoral, ensuite parce qu'un hôtel est en général beaucoup plus riche en effet induits économiques et humains, et de qualité d'aménagement. Le rallongement induit des saisons (les hôtels thalasso par ex., sont indépendants des rythmes estivaux) encourageraient la fixation d'activités artisanales et commerciales voire paramédicales connexes. Enfin, l'investissement et la gestion d'un label haut de gamme peut s'associer des capacités insulaires dans ce domaine, sur le plan de la gestion. Un village d'opérateur offre moins d'opportunités de ce point de vue.

Enfin, d'autres activités peuvent aussi venir compléter l'offre de loisir en phase avec une conception rénovée du tourisme. Par exemple, une ferme pédagogique, un centre aéré ou de vacances pédagogiques, comme certaines associations le promeuvent avec succès. D'autres activités comme un golf de 9 trous pouvant répondre à la clientèle d'un hôtel haut de gamme.

Sur le plan de l'activité culturelle, une logique festivalière peut tout à fait trouver sa place dans ce contexte. Le théâtre de plein-air au sommet de la coulée verte est une mention de cette activité.

La partie centrale du port, en principe toute désignée pour être le receptacle de toute activité nouvelle, en contact direct d'ailleurs avec l'assiette d'un futur hôtel, constitue un sujet encore préoccupant. La digression faite au sujet du projet de 1969 a au moins le mérite de faire voir en fonction de quelle structure finale ce que l'on voit aujourd'hui a été fait. Il s'agit en l'état d'une réalisation non finie de ce projet, qui laisse toute la partie arrière orpheline de vocation. Depuis, les ruptures combinées des générations et styles n'ont pas apporté quoique ce soit de satisfaisant.

La densification et le traitement arrière de cette zone ne pourra avoir de résultat sans qu'une remise à plat préalable de finalité fonctionnelle, urbanistique et architecturale de cette zone ne soit faite ; à savoir un investissement d'idées sur la base d'un programme constructif à réaliser progressivement dans le temps, y compris en perspective de l'investissement hôtelier principal pour des locaux d'activité de service.

Donner des axes sort du cadre de cette étude, même si dans l'hypothèse d'un roof-top réalisé dans l'immédiat un auvent filant a été mis en exemple d'une réalisation formelle possible. Il faut revenir à une volonté urbanistique concertée, et à un programme urbain d'occupation de cette zone, en stationnement, locaux commerciaux, de services, artisanaux comme de logements.

Enfin -et c'est à confirmer- la voie verte est sans doute sur le trajet Calvi-Île Rousse celui qui se trouve le moins handicapé par les difficultés d'acquisition foncière, voire d'expropriation. Le premier gros tronçon de VV en Balagne pourrait ainsi être fait avec un effet vitrine très favorable à un début de réalisation du programme. Suivraient les arrêts intermodaux et les stationnements.

Une traduction qui exige d'avoir des arguments promotionnels convaincants, puis des outils appropriés pour le faire...

Construire un objet promotionnel.

Parmi la palette d'outils disponibles pour promouvoir un projet, une étude, les plus efficaces comme les moins chers sont maintenant les outils dématérialisés.

Sur deux plans :

interne : la communication avec les intéressés, copropriétaires, résidents de la commune

externe : la promotion, par des éléments d'information ciblés à l'usage d'investisseurs particuliers, institutionnels ou opérateurs privés.

« La bataille de l'hôtellerie se joue, aujourd'hui, sur le terrain des applications pour smartphone fournies par l'hôtel et permettant, dans une ville inconnue, de réserver sans peine un espace de travail ou une place de concert, de louer un taxi, d'acheter un billet d'avion, estime, pour sa part, Georges Panayotis, expert hôtelier chez MKG Consulting. .../... »

La Monde 2018 : L'hôtel du futur sera écologique et convivial

Un site internet dédié à la communication promotion du projet peut s'avérer utile. Elle prépare et complète le contact humain nécessaire et irremplaçable. La clientèle future qui se prépare, mêlera indistinctement loisirs, repos et continuité de l'activité professionnelle. Ce qui implique un niveau très performant de l'information à disposition et des moyens technologiques (fibre) pour ce faire.

L'arrivée de la «FTTH» la fibre optique sur Sant'Ambrogio est à venir. Les deux cartes de l'ARPEC ci dessous montrent que Corbara est à 80% de raccordement, et deux points (postes) ont fait l'objet d'études à Sant'Ambrogio. Le développement de la fibre reste à faire.

Ceci n'est pas qu'un détail. Les hôtels 4-5 étoiles intègrent actuellement des éléments basés de plus en plus sur un accès à un Net de grande rapidité.

Outre le marketing sensoriel et la gestion sophistiquée des hôtels sur ce plan, la multiplication des services, la présence d'objets connectés, d'autres services peuvent se développer en matière de promotion touristique dans le bassin environnant et être à l'initiative des Otsi par exemple, pour faire connaître tous les aspects intéressants du site d'accueil. Notamment tout ce que l'étude a articulé en matière de bien-être, randonnée, sport, cyclisme et intermodalité.





documents annexes



Sant'Ambroggio

Etude de plan de référence pour la requalification et la dynamisation de la Marine de Sant'Ambroggio

Plan de référence**Nomenclature des documents - Ph 4 - rapport définitif**

oct-21

n° dans la nomenclature

1 Etat des lieux		nom de document	date
1	1	parcellaire	26/10/2020
2	1,1	nomenclature des copropriétés	06/09/2021
3	1,2	Pointe Spano - zones règlementées	28/10/2020
4	1,3	zonage PLU	15/09/2021
5	1,4	Zones de réservation PLU	15/09/2021
6	1.4.1	Zones de réservation PLU : détail	15/09/2021
7	1,5	les troies voies	04/02/2020
8	1,6	Zone Hôtelière	09/12/2020
9	1,7	voie d'accès avitaillement	09/04/2021
10	1.9	Etat des lieux PLU	28/10/2021
2 Intermodalite		nom de document	date
11	2.1	Intermodalité VV + arrêt de Cocody	03/04/2021
12	2.1.1	Intermodalité arrêt de Cocody	28/01/2021
13	2.1.2	Intermodalité arrêt de St Ambroggio	26/10/2020
14	2.1.4	VV-pkg-arrêt S Amb Détails	13/09/2021

annexe 1***Plan de référence******1******Nomenclature des plans***

La liste des 37 documents graphiques composant le plan de référence final.

Cette liste se compose de sept catégories correspondant à l'approche générale du programme :

- 1 *etat des lieux*
- 2 *l'intermodalité*
- 3 *la pacification*
- 4 *la circulation cyclable, randonnée et parcours sportifs*
- 5 *la zone portuaire*
- 6 *le plan vert*
- 7 *la voie verte projetée*

NB : les mentions de documents en rouge sont celles des plans qui ne figurent pas dans la liste des plans à imprimer, compte tenu de leur nature de documents extérieurs, ou de solutions abandonnées (Voie Verte).

Sant'Ambrogio**Etude de plan de référence pour la requalification et la dynamisation de la Marine de Sant'Ambrogio****Plan de référence****Nomenclature des documents - Ph 4 - rapport définitif**

oct-21

n° dans la nomenclature

3	Pacification - circ - statt	nom de document	date
15	3	pacification Nouvelle circulation	26/10/2020
16	3.1	voies parcelles publiques	06/02/2020
17	3.2	Paification Stationnement - délestage	13/09/2021
18	3.3	Pacification etat des reservations parking	13/09/2021
19	3,4	zone piétonne dans le projet général	27/11/2021
4 pistes cyclables et randonnée			
20	4	Pistes cyclables	13/09/2021
21	4.1	Chemins piétons	13/09/2021
5	Zone Portuaire	nom de document	date
22	5	Port bâtiments existants 13.09.21	
23	5.1	Bt 1977	
24	5.2	Port - projet d'aménagement	
25	5.3	Environnement piscine plantations	
26	5.6	Coulée verte	
27	5.8	Voie d'accès avitaillement impact sur projet	09/04/2021
28	5.9	Voie d'accès avitaillement impact sur projet	09/04/2021
29	5.10	piscine : séparation des zones de baignade	27/11/2021

Sant'Ambrogio**Etude de plan de référence pour la requalification et la dynamisation de la Marine de Sant'Ambrogio****Plan de référence****Nomenclature des documents - Ph 4 - rapport définitif**

oct-21

n° dans la nomenclature

6 Plan vert**nom de document****date**

30	6	plan vert 26.10.20	26/10/2020
----	---	--------------------	------------

7 VV - Voie Verte**nom de document****date**

31	7.1	VV option directe 13.09.21	13/09/2021
32	7.5	VV option longue annulée 26.10.20	26/10/2020
33	7.5.1	VV sections 28.01.21	28/01/2021
34	7.5.2	VV + Parcelles ml 04.03.21	04/03/2021
35	7.5.3	VV parcellaire	14/09/2021
36	7.6	VV passage sous le pont CdC 904	02/09/2021
37	7.8	VV-pkg-arrêt	27/11/2021

2.1

la Voie Verte

