

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

4 EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 24 ET 25 JUILLET 2025

**RAPPORT DE MONSIEUR**  
**LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**BILANCIU È ATTUALIZAZIONE DI U PIANU  
PLURIANNINCU D'INVESTIMENTI DI  
L'INFRASTRUTTURE DI TRASPORTU 2017-2026 - PPI 2026-  
2030 STRADE È TRENU  
BILAN ET ACTUALISATION DU PLAN PLURIANNUEL DES  
INVESTISSEMENTS DES INFRASTRUCTURES DE  
TRANSPORT 2017-2026 - PPI 2026-2030 ROUTES ET FER**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de  
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

## **RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

Dans le cadre de la délibération n° 25/005 AC en date du 30 janvier 2025 relative à la déviation d'Ulmetu, le Président du Conseil exécutif de Corse s'est engagé à présenter dans un délai de 6 mois l'actualisation de la délibération n° 17/120 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2017 approuvant le PPI relatif aux infrastructures de transports pour la période 2017/2026, en sa partie routière.

En application de cet engagement, le présent rapport vise d'une part, à présenter un bilan global de l'exécution du Plan Pluriannuel des Investissements (PPI) des infrastructures de transport 2017-2026 dans toutes ses dimensions et d'autre part, à soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse l'actualisation du PPI 2017-2026 en ses parties routière et ferroviaire.

La volonté d'affirmer et de préciser la stratégie programmatique de la Collectivité de Corse, en cherchant à articuler celle-ci aux discussions en cours avec l'État et à l'adoption par la Collectivité de Corse de différents stratégies de programmation, notamment dans le cadre de la révision du PADDUC, nous conduit à aller au-delà de l'engagement pris en janvier 2025.

Ce rapport propose donc d'adopter les bases d'un nouveau PPI des infrastructures de transport pour les cinq ans à venir à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 (période 2026-2030) incluant, dans un premier temps, les domaines routier et ferroviaire, puis, fin 2025, les domaines portuaire, aéroportuaire (ceci dans l'attente de l'évolution institutionnelle de la CCIC et d'un travail programmatique conjoint à mener) et numérique.

Le rapport de présentation ci-annexé présente ainsi, en sa première partie, le bilan et l'actualisation du PPI 2017-2026 dans ses trois composantes : routes, fer, ports et aéroports et décline, en sa deuxième partie, les enjeux et orientations d'un PPI 2026-2030 soumis à votre approbation.

### **I - BILAN ET ACTUALISATION DU PPI 2017-2026**

L'actualisation proposée s'appuie avant tout sur le bilan de la mise en œuvre du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2017-2026 toujours en cours d'exécution mais également sur la prise en compte des nouveaux enjeux institutionnels, financiers, sociaux et environnementaux.

Un bilan macro de l'exécution du PPI 2017-2026 permet de constater que l'effort non seulement de budgétisation mais surtout de réalisation a été soutenu selon une trajectoire conforme aux annuités du PPI.

Il convient à titre liminaire que le PPI devait couvrir une période de 9 ans (jusqu'à fin 2026) et qu'il est évalué sur une période de 8 ans seulement.

Ainsi, avec un taux de réalisation d'environ 67 % sur 8 ans d'exécution, dont 80 % dans le domaine routier, le PPI a vu un réalisé moyen annuel de 108.6M€ contre 104,1 M€ entre 2014 et 2017 (+ 4 %).

En extrapolant jusqu'à fin 2026, on constate que les objectifs ont été dépassés sur les ex-routes départementales (128 %) et qu'ils atteignent 75 % sur les ex-routes territoriales, soit 100 % sur l'ensemble du réseau routier ; 71,2 % sur les ports et aéroports et 36 % sur le ferroviaire, soit 83 % de l'objectif général en passe d'être atteint.

Un bilan détaillé est dressé par type d'infrastructures :

### **Dans le domaine routier : un rééquilibrage au profit des ex-routes départementales**

Le PPI identifiait en programmation :

- Environ 50 projets de modernisation des ex-RT pour un montant prévisionnel de 363 M€. 100 M€ étaient fléchés sur les opérations de maintenance.
- Pour les ex-RD, la programmation détaillée n'était pas arrêtée (fusion en cours). Un montant prévisionnel de 151 M€ en modernisation et 264 M€ en maintenance était inscrit.

Le niveau de réalisation sur 8 ans est le suivant :

- Ex-RT : 278,6 M€ (60 %)
- Ex-RD : 415 M€ (102 %)

Malgré un PPI indicatif à l'origine dans ce domaine, l'exécution révèle un niveau de réalisation bien supérieur à la programmation initiale s'agissant des routes ex-départementales.

Ce constat découle d'un choix politique affirmé de traiter en priorité le réseau des ex-RD, principalement celui du Cismonte, dont l'état est apparu particulièrement dégradé dès 2018. Ce traitement était rendu particulièrement difficile du fait du contexte géologique complexe et de la présence d'amiante naturelle.

L'effort de rattrapage a été un marqueur dès les premières budgétisations de la CTC puis de la CdC, collectivité unique. Notamment, le PEI4 a été pleinement utilisé, plusieurs sections des ex-RD y ayant été intégrées, alors que cela n'était pas permis jusqu'alors. Le Conseil exécutif s'est fortement engagé afin que le réseau de l'intérieur soit éligible au PEI.

### **Dans le domaine ferroviaire : une montée en puissance des investissements**

Le PPI reprenait plusieurs catégories de projets :

- Projets relevant d'un programme cofinancé (CPER, PEI, FEDER) dans la limite des crédits programmés ;

- Poursuite des projets cofinancés lorsque le montant initial programmé était insuffisant ;
- Nouveaux projets non-inscrits dans un programme mais pouvant relever du futur CPER ou du PTIC.

À noter que certains projets qui n'étaient pas programmés dans un cadre cofinancé lors de l'élaboration du PPI ont pu l'être depuis. Il s'agit des projets suivants :

- Le pôle d'échange de Casamozza inscrit au PEI 4,
- La réalisation de 3 haltes supplémentaires inscrites au CPER,
- Le pôle d'échange de Mizana inscrit au CPER,
- Le système d'information voyageurs inscrit au Plan de relance de l'État.

Les différentes opérations réalisées ou en cours tendent à améliorer la sécurité et la fiabilité du réseau ferré, l'accessibilité et la modernisation des infrastructures et le développement de l'offre périurbaine et de l'intermodalité.

Avec 74 M€ (29 %) de réalisations ferroviaires, dont 45 M€ sur les deux derniers exercices 2023/2024, les infrastructures ferroviaires représentent un volet majeur et en pleine expansion de la politique d'investissement de la Collectivité en matière d'infrastructures de transport.

### **Dans le domaine des ports et aéroports : des investissements structurants**

Avec 101,3 M€ (57 %) d'exécution, la Collectivité de Corse a mené, dans le domaine des infrastructures portuaires et aéroportuaires, des opérations particulièrement structurantes comme la réparation des ouvrages portuaires et maritimes du vieux port de Bastia (36,8 M€), l'extension du terre-plein nord-est du port de commerce de Bastia (1,7 M€), la réfection du quai IV de Bunifaziu (7,4 M€), la reconstruction du mur chasse-mer du phare de Scogliu Longu à Prupia (0,7 M€), le renforcement de la piste et extension des parkings de l'aéroport de Figari (24 M€), le réaménagement du parking affaires de l'aéroport de Calvi (4,7 M€), etc.

Et ce malgré un ralentissement lié à la consommation totale des crédits PEI dédiés au domaine portuaire et aéroportuaire, la complexité des études règlementaires et aux événements climatiques majeurs qui sont venus bouleverser la programmation.

En outre, près de 5 M€ ont été investis sur diverses opérations de mise en sécurité, de remise à niveau, de développement et de modernisation sur les équipements portuaires des ports de pêche (Erbalunga, Santa Severa, Barcaghju, Giottani, San Damianu, Galeria, Centuri et Purticciolu), non-inscrits au PPI 2017-2026.

## **II - UN NOUVEAU PPI 2026-2030**

Comme le précédent, le PPI 2026/2030 couvrira le domaine des infrastructures : les routes, le réseau ferré, les ports et aéroports, mais également l'infrastructure numérique.

Un premier volet, dans le cadre du présent rapport, est consacré aux infrastructures routières et ferroviaires.

La réflexion engagée pour l'établissement d'un PPI 2026/2030 est menée en

intégrant de nouveaux marqueurs guidés par une analyse réactualisée et affinée des enjeux et des attentes, l'intégration des nouvelles réglementations et une réaffirmation des priorités stratégiques proposées par le Conseil exécutif de Corse, intégrant les contraintes budgétaires et les négociations à mener, principalement avec l'État, concernant le financement des infrastructures de l'île.

Les dimensions techniques autant que financières relatives à la modernisation, à la sécurisation des infrastructures de transports, ainsi qu'à leur entretien sont un aspect central de l'action de la Collectivité.

Elles sont amenées à se renforcer d'autant plus dans le cadre de l'évolution institutionnelle relative à l'autonomie, confirmant la Collectivité de Corse comme un maître d'ouvrage de premier plan, en capacité de porter des projets structurants pour l'île grâce à une force d'ingénierie soutenue.

Ce nouveau PPI, qui s'inscrit dans le calendrier de révision du PADDUC, a vocation à être piloté selon une méthodologie renouvelée, plus participative et dynamique.

Ce PPI 2026-2030 est construit autour d'une typologie des infrastructures répondant aux enjeux de conservation, résilience, sécurisation, modernisation et développement des infrastructures de transport et intègre la conservation du patrimoine comme un enjeu prioritaire.

Construit à partir de différents scénarii budgétaires (cf. infra), un scénario préférentiel est proposé, hypothèse la plus ambitieuse, dans la perspective d'une recherche active de financements associés.

Le plan pluriannuel proposé fait ressortir, de manière exhaustive, les opérations routières et ferroviaires que la Collectivité de Corse est aujourd'hui en capacité de lancer entre 2026 et 2030 y compris au-delà de la prévision budgétaire préférentielle à 150M€/an.

De nombreuses opérations mûres sur le plan technique constituent un stock de projets dans lequel puiser dans le cadre des futures actualisations du PPI, tenant compte de l'évolution de la conjoncture, des recettes, des capacités de redéploiement de crédits et des priorités du Conseil exécutif.

		PRÉVISIONNEL				
		Hypothèse pessimiste	Hypothèse réaliste 1	Hypothèse réaliste 2 - Variante 1	Hypothèse réaliste 2 - variante 2	Hypothèse optimiste
<b>MAINTENANCE ROUTES</b>	RD	38	42	42	38	42
	RT	12	13	13	12	13
	<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>55</b>	<b>55</b>	<b>50</b>	<b>55</b>

<b>MODERNISATION DÉVELOPPEMENT</b>	ROUTES	25	30	45	38	45
	FER/MOBILITÉ	15	20	20	32	38
	PORTS/AÉROPORTS	10	10	10	10	12
	<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>60</b>	<b>75</b>	<b>80</b>	<b>50</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>115</b>	<b>130</b>	<b>130</b>	<b>150</b>	

### **Dans le domaine routier :**

Conformément à ces orientations, déclinées au domaine routier, le PPI poursuit les objectifs prioritaires suivants :

- **La sanctuarisation du réseau existant** car ce patrimoine, soumis à des aléas exogènes toujours plus intenses et à un trafic qui s'intensifie sous l'effet conjugué de l'évolution démographique et d'une saison estivale qui s'étire, se détériore. La maintenance du réseau routier et de ses ouvrages d'art est ainsi pleinement intégrée au PPI.
- **La résilience de l'infrastructure routière** posée comme un enjeu majeur de sécurité et d'anticipation des conséquences du changement climatique. Il s'agit également d'un acte de bonne gestion (ne pas générer de dette grise qui pèsera inévitablement sur les générations futures). L'aléa rocheux pourrait être aussi préoccupant que l'évolution de trait de côte.
- **Une part conséquente consacrée à la modernisation** du réseau, centrée sur des objectifs d'aménagement hiérarchisés tenant compte à la fois des contraintes budgétaires et normatives et des attentes du terrain. Au-delà du bon entretien du réseau existant, les corses attendent de la Collectivité qu'elle poursuive son travail sur la réduction des temps de trajet, notamment en période estivale durant laquelle le trafic sur les axes principaux manque parfois de fluidité, ce qui peut conduire à des comportements dangereux.

Au sein des aires urbaines, une alternative au « tout voiture » est à offrir ainsi qu'entre les agglomérations. Cela correspond à une attente sociale grandissante en faveur des moyens de transports alternatifs, dans le cadre d'une politique de mobilité repensée.

### **Dans le domaine ferroviaire :**

Le système ferroviaire projeté cible autant les déplacements pendulaires que les déplacements occasionnels et touristiques.

Le programme opérationnel vise à proposer une véritable alternative à l'usage de la voiture par une augmentation des fréquences, notamment dans les espaces périurbains, et une extension géographique de la desserte.

Le programme doit en outre permettre in fine de cadencer les circulations dans une logique d'optimisation des moyens et d'amélioration de l'attractivité du service.

Plusieurs opérations sont ainsi envisagées :

- La réalisation de points de croisement dans les zones périurbaines pour assurer une desserte densifiée,
- L'achat de matériel roulant de type tram-train et électrification du périurbain,
- Poursuite d'opérations de rénovation de gare,
- Maintien en conditions opérationnelles : révision à mi vie des AMG, renforcement de talus etc.

Afin d'assurer la continuité de la programmation des investissements infrastructurels, le nouveau PPI est présenté, dans le cadre du présent rapport, dans ses parties routière et ferroviaire, et le sera dans ses dimensions numérique, portuaire et aéroportuaire fin 2025 (dans l'attente de l'évolution institutionnelle de la CCIC et d'un travail programmatique conjoint à mener), pour une mise en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2026, en suite du PPI 2017/2026 dont la clôture anticipée est proposée au 31 décembre 2025.

Cette seconde séquence de fin d'année pourra également être l'occasion d'une relecture programmatique des domaines routiers et ferroviaires afin de tenir compte, dans l'intervalle, de la validation de la programmation infrastructurelle au titre du PTIC, du résultat éventuel de la négociation avec l'État portant sur un nouveau modèle de financement des infrastructures en Corse ainsi que de la teneur des échanges au sein de l'Assemblée de Corse autour de cet outil stratégique lors de la session de juillet 2025 et, plus largement, des résultats d'une démarche concertée à mener avec l'ensemble des partenaires et acteurs (organes consultatifs, élus, associations de citoyens, fédérations du BTP, etc.).

En conclusion, il vous est proposé :

- **D'APPROUVER** l'actualisation du PPI relatif aux infrastructures de transport 2017/2026.
- **D'ACTER** sa clôture anticipée au 31 décembre 2025.
- **D'APPROUVER** le nouveau PPI des infrastructures de transports pour la période 2026-2030, en ses parties routière et ferroviaire.
- **DE DONNER** mandat au Président du Conseil exécutif de Corse afin de conduire toute discussion avec l'État visant à obtenir les ressources nécessaires à l'accomplissement du PPI 2026/2030, notamment dans le cadre du PTIC, de sa prolongation à travers un « PTIC de nouvelle génération » annoncé par le Président de la République le 28 septembre 2023 devant l'Assemblée de Corse, des programmes de financement des infrastructures en cours de négociation entre le Gouvernement et les Régions et du pacte budgétaire et fiscal à intégrer au Statut d'Autonomie pour la Corse.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.