

Bilan et actualisation du Plan
Pluriannuel d'Investissement des
infrastructures de transport
2017/2026

Plan Pluriannuel d'Investissement
des infrastructures 2026-2030

Sommaire

I - le bilan et l'actualisation du PPI 2017/2026	5
I.1. Un bilan global tres satisfaisant	5
I.1.1. Rappel des objectifs globaux du PPI 2017/2026 adopte par l'assemblée de corse	5
I.1.2. Bilan des investissements opérés sur la période 2017-2024.....	6
I.2. Bilan des investissements routiers : de nombreux resultats et une reorientation des objectifs initiaux au profit de la maintenance du reseau departemental integre	11
I.2.1. Rappel des spécificités du domaine routier	11
I.2.2. Rappel des objectifs du PPI.....	18
I.2.3. Bilan spécifique au domaine routier.....	20
I.2.4. L'actualisation du PPI routier sur la periode 2017-2026	24
I.2.5. Contexte et enjeux évolutifs : la route demeure à la croisée des chemins.....	25
I.3. Bilan des investissements ferroviaires, portuaires et aeroportuaires : des realisations majeures	27
I.3.1. Une montée en puissance des investissements ferroviaires	27
I.3.2. Ports et aéroports : des investissements structurants	30
II - Enjeux du nouveau PPI	33
II-1. Objectifs prioritaires dans le domaine routier	35
II.1.1. La sanctuarisation du réseau par l'établissement d'un PPM adossé à une hiérarchisation du réseau (r1-r4)	36
II.1.2. Intégrer et renforcer l'enjeu de résilience de nos infrastructures	48
II.1.3 Une part conséquente du PPI consacrée à la modernisation du réseau routier	51
II.2. Objectifs poursuivis dans le domaine ferroviaire	57
II.3. Scénarios budgétaires	62
II.3.1. Quatre scénarios de trajectoires financières (hypothèses) et recherche de nouveaux cofinancements.....	62
Veille stratégique et diversification des sources de financement.....	65
Projets de maintenance et résilience des infrastructures	65
Négociation d'un nouveau pacte budgétaire en faveur des infrastructures	66
Reconnexion au plan ferroviaire national.....	66
Pistes d'économie à mettre en œuvre dans le domaine des infrastructures de transport.....	66
II.4. Les infrastructures portuaires et aeroportuaires	67
Annexes	69

Le présent rapport vise 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 à soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse l'actualisation du PPI 2017-2026 en ses parties routière et ferroviaire.

Il est précisé que 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 s'était 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.

La nécessité d'affirmer la stratégie programmatique de la Collectivité de Corse, plus en phase avec les enjeux actuels, nous conduit à aller au-delà de l'engagement pris en janvier, en proposant un nouveau PPI des infrastructures de transport pour les cinq ans à venir, à compter du 1er janvier 2026 incluant, dans un premier temps, les domaines routier et ferroviaire, puis, fin 2025, les domaines portuaire, aéroportuaire (dans l'attente de l'évolution institutionnelle de la CCIC et d'un travail programmatique conjoint à mener) et numérique.

Cette seconde séquence de fin d'année sera également l'occasion de dresser le bilan final du PPI actuel en intégrant complètement les données de l'exercice 2025. Elle offrira, le cas échéant, l'opportunité de réajuster la programmation 2026-2030 pour les secteurs routier et ferroviaire. Cette échéance permettra, juste avant la mise en œuvre du plan, de prendre en compte plusieurs éléments susceptibles d'évoluer d'ici là (la validation éventuelle de notre programmation infrastructurelle dans le cadre du PTIC, l'issue des négociations avec l'État sur un nouveau modèle économique des infrastructures en Corse) ainsi que le résultat des échanges qui auront eu lieu au sein de l'Assemblée de Corse lors de la session de juillet 2025.

Cette période permettra, au besoin, de recueillir des avis et de possiblement procéder à des ajustements dans une démarche concertée avec l'ensemble des parties prenantes : instances consultatives, élus locaux, associations citoyennes, fédérations du BTP, entre autres.

Propos liminaires : Objectifs d'un plan pluriannuel des investissements (PPI)

Un PPI se définit comme un outil de pilotage de l'action des collectivités au service des orientations stratégiques définies par l'Exécutif et un instrument de prospective financière. Il formalise les choix d'investissement, décidés à partir de l'étude de la situation financière et des besoins de la collectivité.

De manière générale, un PPI propose une programmation de la liste de l'ensemble des projets portés par une collectivité sur une période de 5 ans ou plus. A chaque projet est associé un financement, ainsi qu'une temporalité. Il permet de programmer un ensemble de projets cohérent sur plusieurs années, dans un contexte budgétaire contraint.

Cet outil de nature programmatique s'est généralisé pour répondre aux exigences de bonne gestion des collectivités. Ces exigences s'inscrivent notamment dans un contexte de diminution des ressources des personnes publiques et collectivités territoriales. La baisse structurelle des dotations et des recettes oblige à maximiser l'efficacité des dépenses pour atténuer le risque d'effet ciseaux. Elle contraint aussi à en prévoir le calendrier afin de les lisser dans le temps. Il permet donc d'assurer la concordance entre les projets de la collectivité et ses moyens budgétaires.

De même, le plan pluriannuel d'investissement facilite la réaction aux aléas. En disposant d'une vision claire des projets en cours ou envisagés et de leur importance respective, la collectivité voit simplifié son travail d'ajustement à une évolution imprévue de ses finances. Il permet également d'anticiper les modifications prévisibles du contexte.

Enfin, il est un outil de transparence. Pour les citoyens et partenaires de la collectivité, il permet de concrétiser les engagements du projet politique de l'Exécutif et de constater les orientations politiques des dépenses les plus importantes.

Le PPI est donc un outil à la fois politique et technique structurant la stratégie d'investissement d'une grande collectivité publique comme la CdC.

Un PPI TRANSPORTS : un choix stratégique assumé

Le PPI 2017-2026 a été voulu et conçu dès le début de la mandature comme la combinaison d'un document d'orientations stratégiques physiques et d'une trajectoire financière de 1 300 M€ sur 10 ans.

Il a été réalisé et adopté avant la fusion de la collectivité territoriale de Corse avec les conseils départementaux (2018). Il constitue le premier PPI concernant les infrastructures de transports depuis la création de la Collectivité de Corse et il a cherché à anticiper budgétairement (et en orientation) l'intégration des routes départementales.

I - LE BILAN ET L'ACTUALISATION DU PPI 2017/2026

I.1. UN BILAN GLOBAL TRÈS SATISFAISANT

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.

Avant de dresser le bilan quantitatif et qualitatif du PPI en cours, il convient de rappeler les objectifs retenus par l'Assemblée de Corse, sur proposition du Conseil exécutif, dans le PPI relatif aux infrastructures de transport pour la période 2017/2026.

I.1.1. RAPPEL DES OBJECTIFS GLOBAUX DU PPI 2017/2026 ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE DE CORSE

Un PPI établi en cohérence avec le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC) et les compétences de la CTC en 2017

L'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 impose l'établissement de schémas en vue d'assurer la cohérence, à long terme, des réseaux définis pour les différents modes de transport, et de fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

Depuis sa création, l'ex CTC avait défini sa stratégie dans plusieurs schémas successifs aux orientations parfois contradictoires et différentes (schéma directeur des routes nationales de Corse du 22/12/95, actualisation du 19 décembre 2003, actualisation du 23 juin 2011). A titre d'illustration, porté par l'effet de l'instauration du PEI, le schéma actualisé de 2003 avait mis l'accent sur des grands travaux structurants de déviation ou encore la construction du tunnel de Vizzavona. Changement de cap en 2011 : devant les difficultés techniques et financières de mise en œuvre du schéma de 2003 et d'une volonté politique de réorientation des investissements vers d'autres politiques sectorielles, les ambitions sont revues nettement à la baisse avec l'abandon des grandes déviations au profit notamment des traverses

Le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) du 2 octobre 2015, annexé au PADDUC, sert de cadre de référence et de formalisation des grandes orientations en matière d'aménagements des infrastructures de transport.

L'adoption d'un 1^{er} PPI en 2017 : une démarche pionnière

Marqueur d'un changement politique et de méthode, démarche pionnière et fruit d'un important travail de conception et de prévision mené par le Conseil exécutif et les services, ce PPI a été conçu comme un outil de programmation opérationnel et lisible pour l'ensemble des acteurs dans les domaines suivants :

- Réseau routier territorial et départemental,
- Réseau ferroviaire,
- Infrastructures portuaires,
- Infrastructures aéroportuaires.

Ce PPI est donc le premier à l'échelle des infrastructures de transports dans une approche budgétaire, technique et calendaire intégrée.

Les critères d'éligibilité des opérations retenues étaient le niveau de maturité des projets, les sources de cofinancement possible (PEI, CPER, DCT, FNADT), la cohérence avec le PADDUC et le SRIT, la cohérence avec les projets des intercommunalités, et lien avec les transports externes. Parmi les financements mobilisés, la dernière tranche du PEI et la déspecialisation obtenue de la dotation de continuité territoriale (DCT) ont servi d'effets leviers pour l'investissement.

La période s'étend de 2017 à 2026, soit 10 ans, en cohérence notamment avec les délais de mise en œuvre du PEI, principal levier financier de ce plan, grâce à un taux maximal de financement des projets de 70 % du montant HT.

Le calendrier et la mise en œuvre effective des opérations programmées dans le PPI étaient fortement conditionnés aux exercices budgétaires annuels, à la constatation des recettes prévisionnelles attendues, ainsi qu'aux aléas environnementaux, fonciers ou techniques susceptibles d'impacter l'avancement d'une opération.

Les montants globaux initiaux figurant dans ce PPI étaient les suivants :

Réseau routier territorial :	463 M€
Réseau routier départemental :	405 M€
Réseau ferroviaire :	257 M€ dont 160 M€ non cofinancés pour l'heure
Infrastructures portuaires :	103 M€ dont 25 M€ apportés dans le cadre du modèle de financement du Grand Port Bastia Corse (qui comprend aussi 40 millions issus de la concession et d'autres financements)
Infrastructures aéroportuaires :	75 M€

Le montant prévisionnel programmé global sur 10 ans était de 1 303 millions d'euros.

I.1.2. BILAN DES INVESTISSEMENTS OPERES SUR LA PERIODE 2017-2024

Pour rappel, 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 (car la fusion était en cours). Des montants prévisionnels de 151 M€ en modernisation et 264 M€ en maintenance étaient inscrits ;
- Près d'une trentaine de projets ferroviaires pour un montant prévisionnel de 160 M€ ;
- Une vingtaine de projets portuaires et aéroportuaires pour un montant prévisionnel de 180 M€ ;

Le tableau ci-dessous présente le niveau de réalisation par type d'infrastructures.

		Réalisé moyen 2014-2017	Réalisé 2017	Réalisé 2018	Réalisé 2019	Réalisé 2020	Réalisé 2021	Réalisé 2022	Réalisé 2023	Réalisé 2024	Réalisé total 2017-2024	Réalisé moyen 2017-2024	Taux réalisé/ Programmé sur 8 ans	Taux réalisé/ Programmé sur 10 ans (extrapolé)
ROUTES	EX-RD	51,6	57,9	56,6	43,7	39,1	59,1	54,7	52	51,9	415	51,9	102%	128%
	EX-RT	40,5	38	36,3	37,4	41,1	32,9	30,6	34	28,3	278,6	34,8	60%	75%
	SS-TOTAL	92,1	95,9	92,9	81,1	80,2	92	85,3	86	80,2	693,6	86,7	80%	100%
TRANSPORTS MOBILITE	PORTS AERO	8,7	3,6	7,1	16,8	6,2	11,9	26	20,9	8,8	101,3	12,7	56.9%	71,2%
	FER MOBILITE*	3,3	2,7	4,4	7,4	4,4	4,1	6	22,1	22,9	74	9,3	28.8%	36%
	SS-TOTAL	12	6,3	11,5	24,2	10,6	16	32	43	31,7	175,3	21,9	50%	71%
	TOTAL	104,1	102,2	104,4	105,3	90,8	108	117,3	129	111,9	868,9	108,6	66,7%	83,4%

*A noter que le domaine ferroviaire a connu une hausse sensible de ses investissements à compter de l'année 2023, avec une moyenne de 20 M €/an (y compris BP 2025). Il s'agit d'une réponse à la CRC dans son ROD portant sur la compétence ferroviaire délibéré en décembre 2020 qui recommandait la mise en place d'un pilotage efficace du PPI en priorisant les investissements stratégiques pointant là une défaillance en termes de réalisations. Or, nous passons d'un volume investi de 64M€ de 2010 à 2019 sur 10 ans à 71.3M€ de 2018 à 2024 sur 7 ans et cet effort sera poursuivi lors des prochains exercices.

On constate que l'effort, non seulement de budgétisation, mais surtout de réalisation (même si les projets ont pu par nature évoluer) a été soutenu selon une trajectoire conforme aux annuités du PPI, et ce malgré une période de contrainte opérationnelle ayant bouleversé la programmation lors du confinement lié à la pandémie de COVID (2020-2021) et les contraintes imposées tant à la CdC qu'aux opérateurs de travaux publics.

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 108,6 M€ 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.

Sur le plan des recettes d'investissement, au total, c'est environ 233 M€ perçus hors excédent de DCT et FCTVA sur la période 2017/2024.

En effet, la CdC a su, pour le compte de ses infrastructures, mobiliser une diversité de cofinancements : PEI, PTIC (y compris RELANCE), FEDER (y compris REACT'EU), CPER, FNADT, FRANCE RELANCE, DSID, DRI, FMA, fonds intempéries, participations communales et CCIC.

Concernant l'excédent de DCT, il a permis à la Collectivité de Corse le financement d'opérations d'infrastructures de transport pour un montant de 72,4 M€ entre 2017 et 2021 (dernier exercice de génération de l'excédent).

Exercice	2017			2018			2019		
Montant en M€ d'excédent de DCT	24			14,374			14		
Répartition/ domaine	Ports/aéro	Fer	Routes	Ports/aéro	Fer	Routes	Ports/aéro	Fer	Routes
	2.9	3.5	17.6	7	4	3.374	4.7	2.9	6.4

2020			2021		
10			10		
Ports/aéro	Fer	Routes	Ports/aéro	Fer	Routes
0.685	1.734	7.581	6.416	1.462	2.122

S'agissant du fonds de compensation de la TVA fléché au domaine des infrastructures de transports, il s'élève à environ 115 M€ durant la période 2017/2024.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Evolution
Dépense éligibles 908	76 182 822	50 672 628	99 095 671	92 765 498	82 519 277	98 820 648	109 788 599	93 532 351	
FCTVA reçu 908	12 497 030	8 312 338	16 255 654	15 217 252	13 236 092	16 210 539	18 009 722	15 343 047	

CI-APRÈS QUELQUES EXEMPLES DES RÉALISATIONS MAJEURES INSCRITES AU PPI 2017/2026

Opérations achevées :

Ex- routes territoriales :

- Dénivellations de Casatorra (Biguglia) - 12,5 M€, Furiani - 12 M€, du giratoire de la Gravona (Aiacciu) – 13 M€
- Travaux de désamiantage (5 M€) et rénovation du joint A2 du Tunnel de Bastia (5,4 M€)
- Aménagement de la traverse d'I Peri (6,5 M€), de Funtanone di Vignale (3,7 M€), de Sartè (2 M€), de Pitretu è Bicchisgià (3,2 M€)
- Requalification de la Rocade d'Aiacciu (14,3 M€)
- Déviation de Prupia et tunnel de Vighjaneddu (30 M€)
- Aménagement de voies vertes à Aiacciu (tronçons Amirauté – 1 M€ – Asprettu – 0,9 M€ – Ricantu – 2,4 M€), Bunifaziu (2,9 M€), Prupia (Capu Laurosu – 2,3 M€)
- Mise en 2*2 voies du créneau de dépassement du col San Ghjorghju (1,5 M€)
- Aménagement du boulevard urbain Sud de Portivechju (4,2 M€)
- Aménagement du parking d'Ulmetu (1,2 M€)
- Aménagement de giratoires à San Bancraziu (0,9 M€), à Portivechju (Agnareda) – 1 M€, à Palasca (1 M€)
- Aménagement de tournes à gauche 3 à 5 M€ :
 - Bunifaziu,
 - Canale di Verde,
 - Poghju è Mezana,
 - Urtaca,
 - Curbaghja - Marine de Davia- Fogata,
 - Ghjunchetu,
 - Sorbu è Ucagnanu.

Ex- routes départementales :

- Déviation de Figari et accès à l'aéroport (9,4 M€)
- Reconstruction du pont de Casaluna (2,9 M€)
- Aménagement d'une voie verte à Aiacciu (section routes des Sanguinaires – Cimetière/Trottel 5,6 M€) y compris une bande cyclable de Macumba à Capu di Fenu (0,5 M€)
- Aménagement des traverses de Caldaniccia (Sarrula) – 5 M€, Bucugnà (0,5 M€), de Carghjese (1,1 M€), Livia (Section 1) – 1,7 M€, Bastia (chemin du Fort Maurel), Quenza, etc.
- Renforcement de l'itinéraire sur l'ex-RD 84 d'Albertacce à Verghju (2,9 M€)
- Calibrage et rectification de l'ex-RD 4 entre Veru et le col de Tartavellu (1,4 M€)
- Reconstruction de la chaussée entre Pisciatellu et le col de Beddi Vaddi (Grussetu/Albitreccia) – 4,5 M€

Réseau ferré :

- Régénération du pont du Vechju (3,8 M€)

- Régénération des tunnels du Poghju, San Petru è Agazza (3 M€)
- Déplacement de l'atelier de maintenance ferroviaire de Bastia à Casamozza (6,4 M€)
- Poursuite de la campagne de confortement de parois (tranches 3 à 7) – 2,2 M€
- Modernisation de 8 haltes ferroviaires du périurbain bastiais (Casamozza, Furiani, Bassanese, etc.) – 3 M€

Ports et aéroports :

- Travaux de réparation des ouvrages portuaires et maritimes du vieux port de Bastia (36,8 M€)
- Extension du terre-plein nord-est du port de commerce de Bastia (1,7 M€)
- Réfection du quai IV de Bunifaziu (7,4 M€)
- Travaux de reconstruction du mur chasse mer du phare de Scogliu Longu à Prupia (0,7 M€)
- Renforcement de la piste et extension des parkings de l'aéroport de Figari (24 M€)
- Réaménagement du parking affaires de l'aéroport de Calvi (4,7 M€)
- Participation aux opérations menées par la CCI sur l'aéroport de Bastia (postes avions, giratoire) – 4 M€
- Ports de pêche : confortement des parois du port de Barrettali – 0,9 M€ ; réfection du quai et renforcement de la digue du port d'Erbalunga (0,2 M€)

Cf. photos en annexe 1.

Opérations en cours de réalisation :

Ex-routes territoriales :

- Pénétrante Nord Est d'Aiacciu (section 1 – Montée du Stilettu) – 50 M€
- Opération de revitalisation du territoire de Prupia – 4,8 M€
- Mise en 2*2 voies du créneau de dépassement de Casalabriva – 0,8 M€
- Aménagement d'un créneau de dépassement à Vizzavona – 2,5 M€
- Aménagement de voie verte à Aiacciu (section Giratoire de la Gravona/A Bastilicaccia) – 2 M€

Ex- routes départementales :

- Calibrage et rectification entre 2 carrefours - ex-RD 268 - Santa Lucia di Tallà (7,150 M€)
- Aménagement des traverses de Livia (section 2) – 2,5 M€, Auccia (2,1 M€)
- Aménagement des carrefours de Vulpaghja, Piscia Rossa, Picchju (Alata-Appiettu) (4,7 M€)
- Aménagement d'un carrefour à Sant'Antuninu (0,9 M€)
- Elargissement d'un pont de voûte à Bastia sur l'ex-RD 231 (1M€)
- Travaux de recalibrage à Pigna (ex-RD 151) – 0,9 M€

Réseau ferré :

- Déploiement de la commande centralisée pour voie unique (CCVU) – Achèvement imminent – 50 M€
- Régénération des ponts de Muzzile, Albanu, Casamozza, Prunelli et Ascu – 15,2 M€
- Aménagement et mise en accessibilité des points d'accès au réseau (14,9 M€) : réhabilitation de la gare d'Aiacciu

- Mise en œuvre d'un système d'information voyageurs et d'une billettique ferroviaire (2,2 M€)

Ports et aéroports :

- Réhabilitation de l'appontement St Joseph à Ajaccio (3,7 M€)
- Ports de pêche : travaux de confortement du port de Santa Severa (Luri), construction de pontons au port de Barcaghju (Ersa)

Cf. photos en annexe 1

I.2. BILAN DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS : DE NOMBREUX RÉSULTATS ET UNE REORIENTATION DES OBJECTIFS INITIAUX AU PROFIT DE LA MAINTENANCE DU RESEAU DEPARTEMENTAL INTEGRE

I.2.1. RAPPEL DES SPECIFICITES DU DOMAINE ROUTIER

SPÉCIFICITÉS ET CONTRAINTES DU RÉSEAU ROUTIER

Depuis le 1er janvier 2018, la Collectivité de Corse a en charge l'entretien, la maintenance et la modernisation des réseaux routiers ex-territoriaux et ex-départementaux de l'île. Ce réseau est essentiel pour assurer les liaisons de transit et de desserte du territoire, en garantissant des conditions optimales de sécurité et de fluidité pour tous les usagers.

Elle est responsable d'un réseau routier d'une longueur totale d'environ **5 000 kilomètres**, dont **plus de 85 %** sont constitués de routes ex-départementales.

La répartition du réseau routier de l'île est la suivante :

- **Ex-Routes territoriales** : environ 600 km
- **Ex-Routes départementales** : environ 4 400 km

Ces infrastructures ont été réalisées en tenant compte de la topographie exigeante de l'île liée à son relief montagneux. Aussi, nombreuses sont les routes étroites, parfois dangereuses, nécessitant un entretien rigoureux.

Les conditions d'enclavement de certaines portions du territoire rendent difficile, pour une partie de la population, l'accès aux fonctions, services ou activités nécessaires à la vie quotidienne, notamment en milieu rural.

Pour rappel, le réseau routier corse tel que nous le connaissons aujourd'hui s'est développé au 19^{ème} siècle sur la base des objectifs et attentes d'aménagement des autorités et du savoir-faire de l'époque. Il n'a que très peu évolué jusque dans les années 70-80, période durant laquelle le tourisme a joué un rôle moteur d'aménagement (routes côtières élargies, certaines routes de montagne modernisées).

Depuis les années 2000, d'importants aménagements ont été réalisés (Grand Bastia, déviations de Bucugnà et Francardu, tunnel de Vighjaneddu, et plus récemment Grand Aiacciu).

C'est avec ce tracé historique et patrimonial sinueux et fragile que nous devons aujourd'hui répondre aux enjeux contemporains, dans un contexte toujours plus contraint : récurrence d'évènements climatiques marqués fragilisant un réseau naturellement délicat et rendu dangereux pour les usagers, des budgets toujours plus serrés et une raréfaction des recettes inquiétante sur fonds de crises financières internationales répétées.

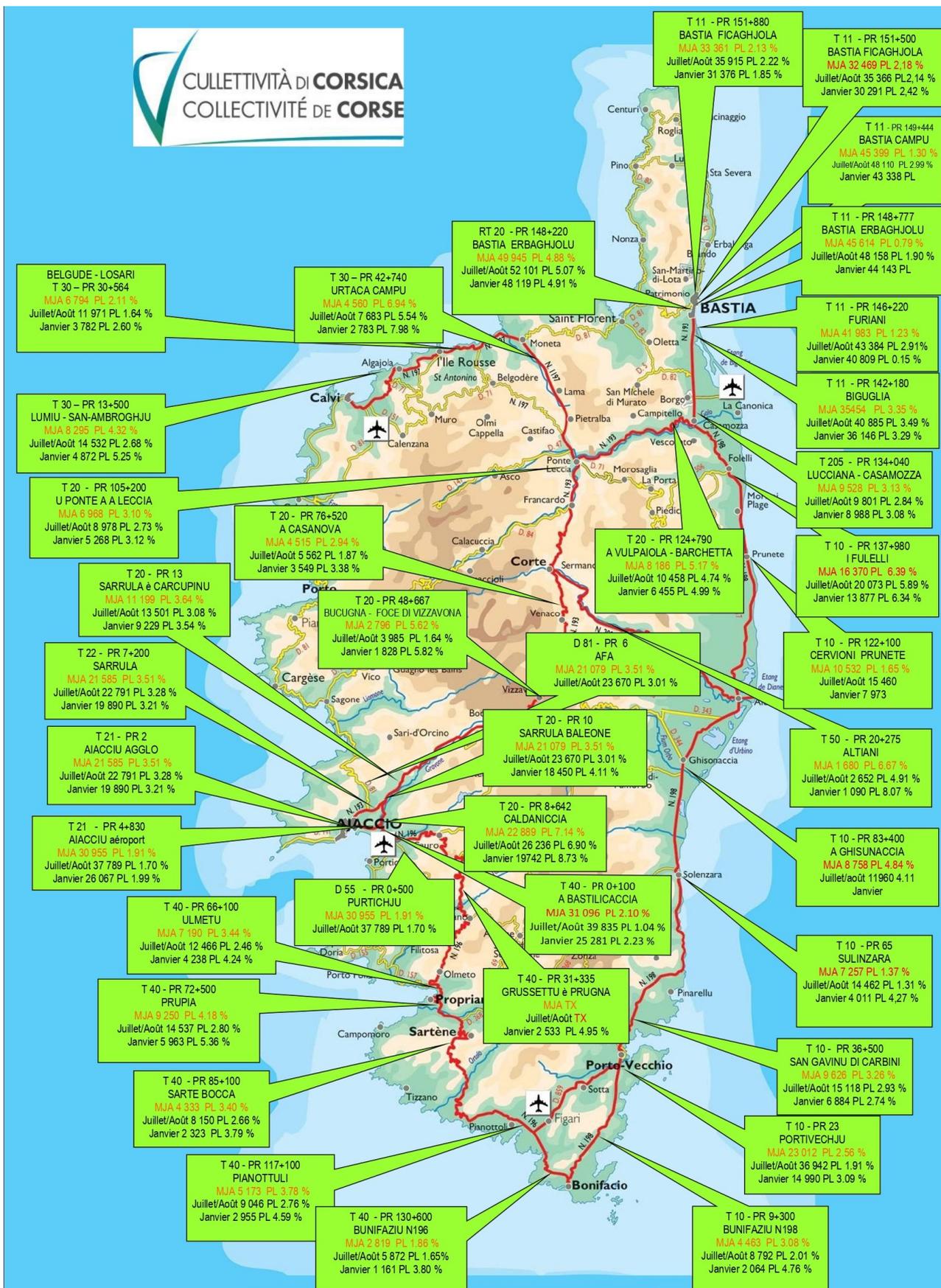
Eu égard à son étendue, le réseau reste difficile à maintenir en bon état, notamment pour la desserte des territoires les plus enclavés. Topographie et relief impliquent des coûts d'exploitation, de maintenance et d'investissement importants.

Par ailleurs, la saturation des sorties/entrées en agglomération liées à un accroissement démographique dynamique et une extension concomitante de l'espace périurbain, est toujours prégnante.

Les deux agglomérations connaissent d'importantes difficultés de circulation. Tant à Bastia qu'à Aiacciu, la congestion des voies de circulation est aggravée par la situation des infrastructures portuaires en pleine ville. Ainsi, la moitié des résidents corses emprunte chaque jour l'axe « entrée sud de Bastia » et « l'entrée Est d'Aiacciu ». Les voies de pénétration y sont fréquemment saturées, les transports en commun trop peu utilisés.

Il paraît donc indispensable d'analyser les niveaux de trafic par saisonnalité (estivale/hors estivale) et localisations (principaux axes routiers, entrées/sorties d'agglomérations, tunnels, points stratégiques, etc.). Cette analyse, permettant de connaître le nombre et le type de véhicules circulant sur un tronçon donné, doit servir à :

- Adapter les infrastructures existantes (aménagements de sécurité de type giratoire, tourne à gauche etc.) et prévoir les besoins futurs (extension de routes, parkings, transports en commun) ;
- A planifier les opérations de maintenance en fonction de l'usure estimée ;
- Prévenir la sécurité routière par l'identification des zones à fort trafic, accidentogènes ;
- Mesurer les impacts environnementaux liés au trafic (pollution, bruit) ;
- Contribuer aux politiques de mobilité durables : encourager les mobilités douces, le covoiturage, les transports en commun.



Moyennes Journalières Annuelles Débit tous Véhicules Année 2020

Il sera proposé dans un rapport dédié de classer certains axes structurants sur la base de conditions à respecter ou à remplir. Les critères peuvent être les suivants :

- Une vocation territoriale : routes permettant la connexion entre les grandes agglomérations du territoire,
- Un niveau de confort : vitesse maximale considérée, facilité de conduite et stabilité du temps de parcours pour un itinéraire considéré.
- Des impératifs de sécurité : intervalle de distance à respecter entre les véhicules, limitation de l'accidentologie par des accès directs aux routes territoriales limités, un sens unique de circulation, exigences de visibilité de la route, absence d'accès aux routes à grande circulation pour les propriétés riveraines de ces voies ;
- Niveau de service : support du trafic de fret, trafic de transit entre les agglomérations ;
- Débit du trafic : trafic moyen journalier annuel : TMJA (véh/j), Trafic moyen journalier saisonnier des jours (véh/j) ;
- Autres caractéristiques : nature des déplacements (domicile-travail, migrations de loisir), axes routiers principalement empruntés en raison de l'activité économique, axes routiers saisonniers (liés au tourisme).

En annexe n°2, le tableau prévisionnel des axes routiers majeurs qu'il est proposé de classer en routes à grande circulation.

LA ROUTE : UNE INFRASTRUCTURE INTERNE MAJEURE ET STRUCTURANTE AUX MULTIPLES ENJEUX POUR LA CORSE ET SON TERRITOIRE

La route joue un rôle incontournable dans les mobilités (si elle assure plus de 80 % des déplacements des personnes et des biens à l'échelle française, ce pourcentage est plus élevé encore en Corse car très proche des 100% ; le transport ferroviaire malgré la politique très active en la matière demeurant fortement minoritaire). Elle est indispensable pour la vie des territoires, leur aménagement, leur développement économique et social.

En Corse, de nombreuses zones de l'intérieur et de montagne restent isolées. La route joue un rôle de désenclavement vital, reliant les régions entre elles et avec les centres de services. Elle participe en effet éminemment :

- A l'accessibilité des zones de l'intérieur ;
- Au maintien des populations dans les villages éloignés ;
- Au développement local (circuits courts, activités de pleine nature...).

Le transport de marchandises en Corse s'effectue aujourd'hui quasiment exclusivement par la route après leur arrivée par voie maritime. Elle est donc un maillon critique de la chaîne logistique locale.

L'accès aux hôpitaux, établissements scolaires et autres services publics, est dépendant des routes. En cas d'incendie, d'inondation ou d'accident, la réactivité des services d'urgence dépend également de la praticabilité des routes, notamment en haute montagne ou en période touristique où la circulation peut être dense.

Le tourisme repose également largement sur les routes : les visiteurs accèdent aux villages, sentiers de randonnée, plages et sites patrimoniaux essentiellement en voiture ou en car. Un réseau routier sûr et bien entretenu contribue donc directement à l'attractivité du territoire.

Ainsi, en Corse, la route n'est pas seulement un moyen de transport, mais un vecteur de développement social, de solidarité et de continuité territoriale. Elle doit faire l'objet d'investissements adaptés pour

répondre aux besoins des populations et au défi de l'insularité tout en assurant la préservation de l'environnement.

Enfin, les routes doivent être appréhendées du point de vue des usages et perceptions.

Pour des raisons qui tiennent à l'histoire, la géographie et la sociologie, les Corses y passent en effet beaucoup de temps.

Or, de nombreux enjeux se greffent autour de ce temps passé à se déplacer : anticipation du trajet, gestion des aléas, regard sur les travaux d'investissement et d'entretien mais aussi sur les objets qui façonnent l'environnement du réseau (signalétique par ex.)

Ce faisant, ils n'hésitent pas à s'exprimer sur le sujet y compris publiquement. L'infrastructure routière en tant qu'objet social et patrimonial doit permettre le renforcement de l'information routière pour une amélioration du service aux usagers, à partir notamment du recours au numérique.

FOCUS SUR LA PROBLÉMATIQUE DE L'AMIANTE ENVIRONNEMENTAL EN CISMONTE

Le territoire du Cismonte se caractérise par une présence importante d'amiante environnemental, naturellement contenu dans les formations géologiques locales. Cette spécificité constitue une contrainte majeure pour la réalisation des travaux routiers et d'aménagement et représente également un véritable enjeu de santé publique.

En effet, la présence de matériaux amiantifères en sous-sol ou en accotement nécessite la mise en œuvre de procédures règlementaires strictes encadrées par un corpus réglementaire abondant et complexe.

La réglementation en matière d'amiante s'articule principalement autour des contraintes réglementaires issues :

- du Code du travail (protection des travailleurs et du décret n°2012-639 du 4 mai 2012 relatif aux risques d'exposition à l'amiante ;
- du Code de la santé publique (protection de la population et de l'environnement) ;
- du Code de l'environnement (gestion des déchets amiantés) ;
- de l'arrêté du 14 août 2012 précisant les conditions de mesurage des niveaux d'empoussièrément et les valeurs limites ;
- du Guide de l'institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (INRS).

En matière de travaux exposés à l'amiante ou en secteur amiantifère, la responsabilité pénale du maître d'ouvrage peut être engagée à plusieurs titres : mise en danger délibérée de la vie d'autrui (article 223-1 du Code pénal), atteinte involontaire à l'intégrité physique (articles 222-19 et 222-20 du Code pénal), non-respect des dispositions du Code du travail (articles R. 4412-94 à R. 4412-148), non-gestion des déchets dangereux (article L. 541-46 du Code de l'environnement).

Chaque opération de travaux en site amiantifère doit être précédée d'un diagnostic : un repérage amiante avant travaux (RAAT) est obligatoire sur les enrobés, remblais, ouvrages d'art et matériaux susceptibles de contenir de l'amiante. Il doit être réalisé par un opérateur certifié, selon la norme NF x 46-102 (pour les infrastructures de génie civil, y compris voirie et réseaux divers).

Le suivi de ces chantiers est également particulièrement exigeant. Ils doivent être réalisés selon des protocoles stricts et adaptés, afin de garantir la sécurité sanitaire des personnels intervenants et des usagers.

Les entreprises de travaux doivent disposer d'agrément particuliers. Le travail s'effectue selon les protocoles particulièrement contraignants : tenues de protection spécifiques, arrosage permanent des roches, cycles de travail de 2h00, protocoles de stérilisation, travail de nuit proscrit ou exceptionnellement autorisé, etc.



La gestion des déchets amiantifères est également très encadrée et particulièrement contraignante en Corse du fait de l'absence d'installation de stockage agréée sur l'île.

En conséquence, les déchets contenant de l'amiante doivent être conditionnés et étiquetés réglementairement sur site ; acheminés par route jusqu'à un centre de transit agréé, puis évacués par voie maritime en container sécurisé vers un centre de traitement sur le continent.

Cette logistique implique un transport multimodal soumis à la réglementation ADR (Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) et IMDG (Code international pour les transports de marchandises dangereuses par voie maritime), ainsi qu'aux autorisations préfectorales et portuaires en vigueur. Elle génère un coût nettement supérieur à celui constaté dans les collectivités continentales.

Ces exigences se traduisent, outre les contraintes techniques de délais et de logistique opérationnelle, par une hausse substantielle du coût des travaux, généralement estimée entre 25 % et 80 % selon la nature des prestations à réaliser, le volume de matériaux amiantés, le type de confinement mis en œuvre, l'accessibilité du site et le niveau de risque associé.

Les principaux postes impactés par ce surcoût sont :

- Le diagnostic amiante avant travaux, obligatoire et préalable à toute intervention, dont le coût peut varier de 1 000 € à 5 000 € selon la complexité de l'opération ;
- La mise en œuvre de moyens de protection collective et individuelle (SAS de décontamination, équipements spécifiques, protections étanches), représentant une augmentation de 20 % à 50 % sur les coûts de mise en sécurité ;
- La gestion des déchets amiantés, soumise à des obligations de conditionnement, traçabilité et élimination en centre agréé, dont le prix peut être multiplié par 3 à 5 par rapport à des déchets inertes classiques ;
- Le ralentissement des cadences et l'allongement des délais d'exécution, qui peuvent entraîner une augmentation de 30 % à 60 % sur les coûts de main-d'œuvre ;
- Les frais de surveillance et de contrôles d'empoussièrement, obligatoires pour valider la conformité des opérations de retrait ou de traitement.

Elle impacte ainsi directement le rythme de réalisation des opérations d'entretien et de sécurisation du réseau routier territorial en de nombreux points du territoire du Cismonte.

La Collectivité de Corse doit en conséquence, chaque année, adapter sa programmation et les moyens déployés à ces contraintes environnementales spécifiques au regard de chaque projet.

I.2.2. RAPPEL DES OBJECTIFS DU PPI

Le PPI actait, en 2017, la difficulté à réaliser des infrastructures en raison de la complexité des procédures, de la rareté des espaces disponibles ainsi que de la contestation de plus en plus fréquente des opérations routières. L'amélioration de la prise en compte des projets dans leur environnement, le renforcement du dialogue et de la concertation publique concourent à l'amélioration de la qualité des opérations, mais participent aussi à l'allongement important de leurs délais de réalisation. Une planification pluriannuelle de leur financement et de leur réalisation est ainsi rendue d'autant plus nécessaire.

Trois priorités sur le long terme étaient retenues pour les ex-routes territoriales (ex-RT) :

- Le désengorgement des entrées/sorties des agglomérations ajaccienne et bastiaise ;
- Les opérations ponctuelles de sécurisation sur les axes accidentogènes ;
- L'amélioration du confort et temps de parcours des itinéraires (aménagement de traverse, contournement, créneaux de dépassement).

Par souci de mise en œuvre immédiate et de crédibilité, le plan a été bâti sur des hypothèses budgétaires comparables avec les capacités de financement de la Collectivité en 2017, soit 36 M€/an pour la modernisation du réseau routier ex-territorial.

La réalisation d'infrastructures routières destinées à désengorger la périphérie des principales agglomérations a été pensée dans l'optique de ne pas en faire de nouveaux vecteurs de périurbanisation, les nouvelles voiries périurbaines devant viser davantage l'amélioration de la fluidité plutôt que l'augmentation des vitesses. De plus, elles doivent, autant que possible, inclure des voies de circulation dédiées aux autres modes de déplacement, notamment les transports collectifs.

L'accessibilité (distance-temps) des bassins de vie ruraux aux équipements supérieurs (maternité, hôpital, université...) reste difficile, l'un des objectifs étant de réduire les temps de parcours entre les pôles impliquant la modernisation des réseaux primaires et secondaires.

S'agissant de ce dernier, il était fait référence aux :

- Routes interdépartementales Sartè-Zonza-Sulinzara et Portu-Evisa-Francardu ;
- Routes d'accès aux sites historiques et grands sites naturels ;
- Itinéraires de desserte touristique de l'intérieur.

Le budget prévu au PPI était en conséquence réparti comme suit :

- Ex-Routes Territoriales (ex-RT) : 463 M€ (363 M€ modernisation, 100 M€ conservation) sur 10 ans
- Ex-Routes Départementales (ex-RD) : 405 M€ (141 M€ modernisation, 264 M€ conservation) sur 9 ans

Les opérations étaient sélectionnées en programmation en fonction de deux types de critères :

Pour les opérations éligibles à la quatrième convention du PEI, les principaux critères étaient les suivants :

- Sécuriser les tronçons accidentogènes et faciliter les dépassements ;
- Faciliter les entrées de villes ;
- Engager les opérations avant fin 2020.

Pour les autres opérations non retenues au titre du PEI (montant du PEI atteint ou nature des travaux non éligible), les critères pour l'inscription dans le PPI étaient :

- Amélioration des conditions de confort des axes structurants ;
- Sécurisation des itinéraires ;
- Accessibilité des pôles.

Le PPI 2017/2026 était ainsi construit selon une déclinaison par grands axes du réseau routier territorial.

I.2.3. BILAN SPECIFIQUE AU DOMAINE ROUTIER

Pour rappel, le PPI identifiait en programmation :

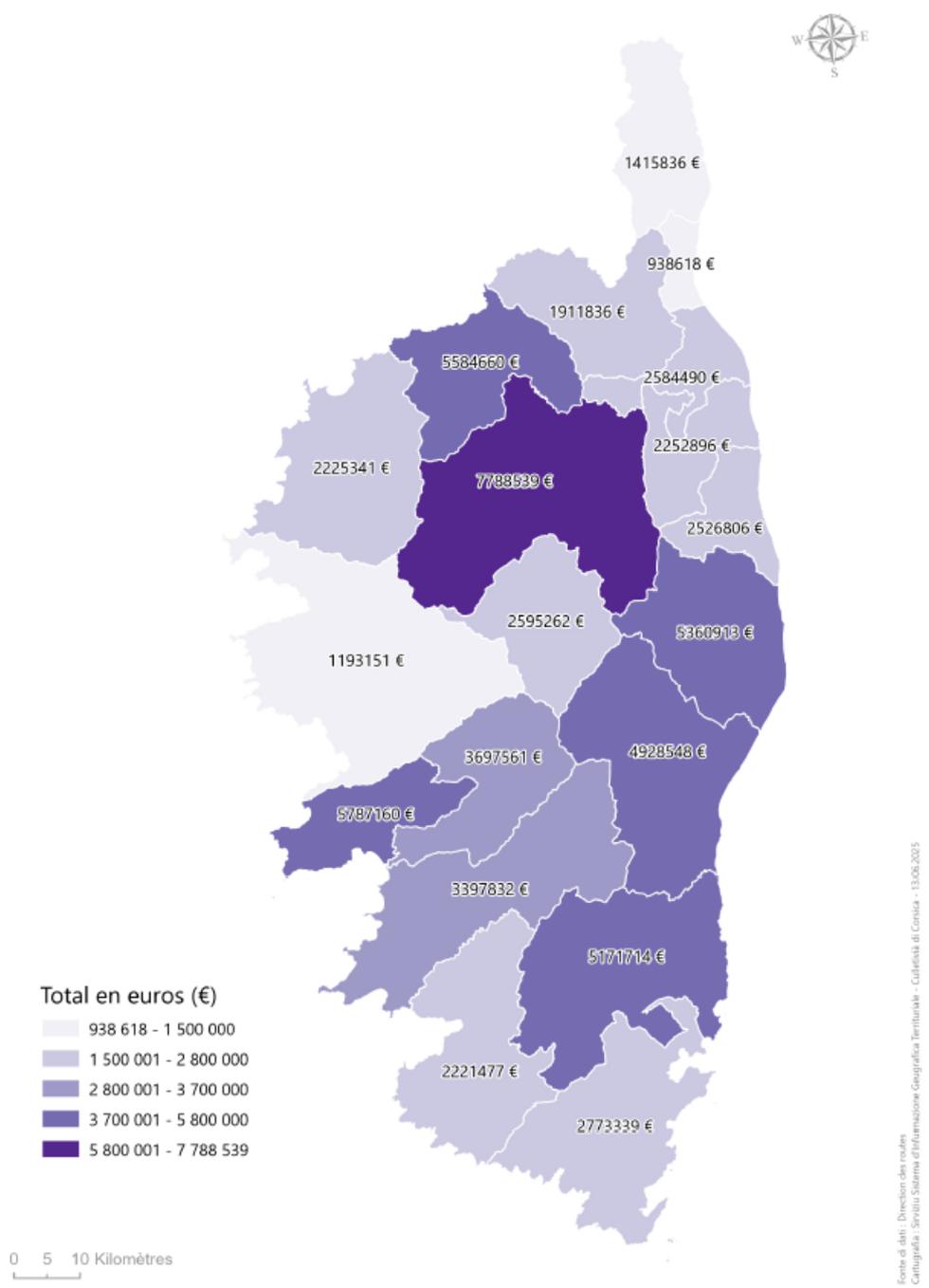
- Environ 50 projets de modernisation des ex-RT pour un montant prévisionnel de 363 M€. 100 M€ étaient fléchés sur les opérations de maintenance.
- Pour les ex-RD, la programmation détaillée n'était pas arrêtée (fusion en cours). Un montant prévisionnel de 151 M€ en modernisation et 264 M€ en maintenance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

Le tableau ci-dessous rappelle le niveau de réalisation dans le domaine routier.

		Réalisé moyen 2014- 2017	Réalisé 2017	Réalisé 2018	Réalisé 2019	Réalisé 2020	Réalisé 2021	Réalisé 2022	Réalisé 2023	Réalisé 2024	Réalisé total 2017- 2024	Réalisé moyen 2017- 2024	Taux réalisé/p rogramm é sur 8 ans	Taux réalisé/p rogramm é sur 10 ans (extrapol é)
ROUTES	EX-RD	51,6	57,9	56,6	43,7	39,1	59,1	54,7	52	51,9	415	51,9	102%	128%
	EX-RT	40,5	38	36,3	37,4	41,1	32,9	30,6	34	28,3	278,6	34,8	60%	75%
	TOTAL	92,1	95,9	92,9	81,1	80,2	92	85,3	86	80,2	693,6	86,7	80%	100%

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. Illustration faite, ci-après, en matière de renforcement de chaussée - volumes dépensés par territoire lors des quatre derniers exercices :



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 a mis un point d'honneur à ce que le réseau de l'intérieur soit éligible au PEI.

Un bilan détaillé opération par opération est présenté en annexe n° 3 du présent rapport.

LE RATRAPAGE EN RÉGION AJACCIEUNE :

La congestion des réseaux routiers ajacciens s'accroît depuis plusieurs années au point de présenter des situations de blocages récurrents sur un nombre croissant d'itinéraires.

Or, pendant 30 ans, seul l'axe Aiacciu-A Bastilicaccia avait été aménagé. Ni l'ex-RT 20, ni le front de mer n'avaient fait l'objet de travaux. De même, la rocade, propriété de la commune, est restée à 2x1 voies depuis sa création en 1984 et le maillage communal n'a pas été développé. Fin 2015, aucune opération routière n'était programmée sur l'aire ajaccienne au titre du PEI, débuté en 2002

Depuis janvier 2016, l'ex-CTC, puis la CdC a entrepris un rééquilibrage en faveur d'Aiacciu.

Depuis cette date, 80 % de la dernière tranche du *PEI (la quatrième, PEI4)*, a été réorientée vers les projets de la région ajaccienne :

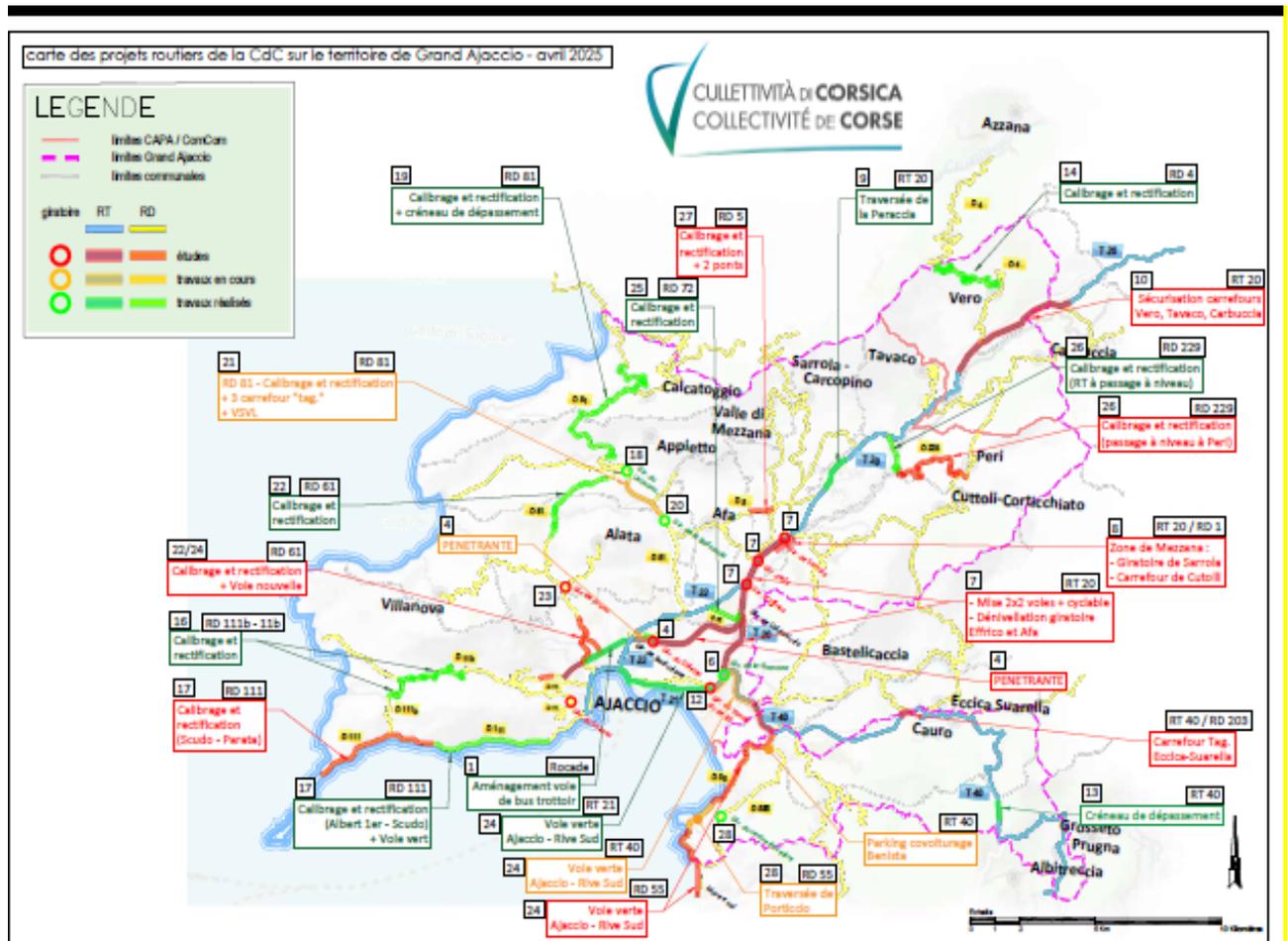
Sur 70 M€ fléchés sur l'aire ajaccienne, ont été retenus divers projets de l'ancien CD2A, comme le giratoire de Listinconu, le créneau de dépassement de l'ex-RD 81 ou la rénovation de l'ex-RD 72 (barreau de liaison entre Caldaniccia et l'ex-RT 22).

Par ailleurs, pour preuve de cette volonté de rééquilibrage, la CTC a pris à sa charge la requalification de la rocade d'Aiacciu.

A également été programmée la création d'une voie nouvelle ex-RD 31-ex-RT 20 pour éliminer le goulot d'étranglement de l'ex-RT 22.

La nouvelle attractivité de cet itinéraire va conduire à un report de trafic venant de l'ex-RT 40. C'est pourquoi, il convenait d'augmenter la capacité du giratoire de la Gravona (ex-Socordis).

Le bon fonctionnement de la voie nouvelle *Caldaniccia/Budiccione* suppose également de relier Mizana au giratoire de Caldaniccia.



SANS DÉLAISSER L'AGGLOMÉRATION BASTIAISE

Le relief et le littoral imposent à l'agglomération une configuration très linéaire sur 40 km de long et sur une très faible largeur (1 à 2 km). Il en découle une concentration des déplacements sur une bande étroite. L'absence d'itinéraire alternatif surcharge l'axe principal qui doit assurer de multiples fonctions.

C'est pourquoi, ont été programmés :

- la voie nouvelle Bastia-Furiani ;
- la suppression du dernier point noir de l'itinéraire à Tragone ;
- la rénovation du tunnel de Bastia pour sécuriser l'accès au cœur de ville ;
- l'amélioration des liaisons entre Bastia et les pôles intermédiaires locaux : voie nouvelle au sud d'U Viscuvatu en vue de relier d'abord I Fulelli puis Cervioni,
- le développement des pistes cyclables (route impériale, RD urbaines) et la rénovation de plusieurs voies du cœur de ville (ex-RD 31,231, 81) pour offrir un réseau viaire interne adapté.

I.2.4. L'ACTUALISATION DU PPI ROUTIER SUR LA PERIODE 2017-2026

L'actualisation présentée au tableau en annexe a pour objet de prendre en compte l'état d'avancement des opérations inscrites en 2017 :

- Opérations non lancées pour différents motifs, financiers ou techniques * ;
- Opérations réalisées ;
- Opérations en cours de travaux ou d'études,

Et d'y inscrire celles non prévues au PPI 2017/2026 et revêtant un caractère structurant :

- Opérations réalisées, notamment sur le réseau ex-départemental.

Divers projets pertinents au regard d'une analyse d'itinéraire ont pu être inscrits dans la dernière tranche du PEI avec un cofinancement à 70 %, pour une meilleure prise en compte du réseau secondaire.

- Opérations nouvelles en cours de travaux ou d'études

Le montant des investissements portés sur le réseau routier tel que présenté en amont est plus élevé que celui porté sur le bilan actualisé car il englobe les opérations de maintenance routière non individualisées ainsi que les opérations d'aménagement plus modestes, les prestations d'études et foncières ainsi que des opérations votées par les ex-conseils départementaux qui se sont partiellement ou totalement exécutées après la fusion.

*Parmi les opérations non lancées, nous pouvons citer :

- S'agissant du domaine routier :

- Le contournement de Penta di Casinca : le projet est ajourné en raison des contraintes réglementaires et budgétaires liées à ce type de projet ;
- Le contournement d'A Ghisunaccia : le projet est ajourné en raison des contraintes réglementaires et budgétaires liées à ce type de projet ;
- La dénivellation du carrefour de Montesoru : l'opération est ajournée. La CdC a tout de même sollicité des Emplacements Réservés (ER) dans le PLU de Bastia. La priorité doit rester la sécurisation du carrefour (routes, piétons). L'accès dans l'anneau du carrefour avec la présence d'un commerce crée un point noir de sécurité ;
- Le giratoire de l'Oriente à Corti : l'opération est ajournée en raison de la présence d'amiante mais aussi de la complexité de la topographie engendrant des ouvrages lourds à réaliser. Le carrefour pourrait faire l'objet d'une suppression définitive des feux tricolores permettant de fluidifier la circulation. En lien avec la commune, le projet de la route du Calvaire a été privilégié ;
- Le giratoire de la route de Livia, ex-RT 10/ex-RD 268 : modification du projet - sécurisation par la signalisation ;
- La dénivellation du carrefour de Budiccione : cette opération isolée dans le cadre du PPI actuel est englobée dans l'opération de la Pénétrante d'Aiacciu Nord-est. Elle n'est pas abandonnée, seulement ajournée en raison d'une modification de phasage des différentes sections de cette opération qui a fait l'objet d'une réévaluation à la lumière de contraintes techniques et financières auxquelles la Collectivité est confrontée. En effet, dans un souci de bonne gestion des deniers publics et afin de ne pas compromettre l'ensemble du projet, décision a été prise de prioriser les travaux permettant de relier Caldaniccia à la Rocade et de désenclaver les équipements publics comme l'hôpital ou le collège du Stilettu. Dans l'attente, il a été décidé de raccorder en plans la Rocade et de prévoir un aménagement compatible avec la construction d'un ouvrage dénivelé.

I.2.5. CONTEXTE ET ENJEUX EVOLUTIFS : LA ROUTE DEMEURE A LA CROISÉE DES CHEMINS

Depuis quelques années, les routes sont connotées négativement. Elles sont notamment associées aux émissions de gaz à effet de serre du transport routier (30% des émissions à l'échelle nationale française).

Depuis le Grenelle de l'environnement de 2009, la route est considérée comme un objet non connecté à la transition écologique, émetteur d'externalités négative et de GES (Gaz à effet de Serre), alors que son rôle en matière de développement durable est pourtant majeur dans une île comme la Corse.

La traduction politique de ce constat est la baisse drastique du financement des routes à travers les programmes contractualisés de l'Etat au profit des modes alternatifs à la route.

Or, le premier patrimoine des corses vieillit dangereusement. Il doit en outre s'adapter au changement climatique qui le met durement à l'épreuve.

Il doit encore se moderniser pour contribuer à l'atténuation de ce dernier, notamment en faisant davantage de place aux mobilités douces et aux transports en commun.

La raréfaction des ressources implique une difficulté pour la Collectivité de Corse à faire face au double défi de la maintenance du réseau et de la décarbonation des mobilités.

Les besoins sont immenses et souvent urgents.

Le modèle français inquiète. La France est passée de la 1^{ère} à la 18^{ème} place mondiale en termes d'état du réseau entre 2012 et 2019, selon le rapport de la Cour des comptes de 2022 relatif à l'entretien des routes nationales et départementales. L'entretien fait trop souvent aujourd'hui office de variable d'ajustement des budgets des collectivités locales, notamment en raison du fait que les programmes de cofinancement de l'Etat ne sont pas ou désormais très faiblement orientés vers cette compétence.

La CDC n'échappe pas à ce constat, même si les cofinancements au titre du PEI et du PTIC, quasi exclusivement tournés vers des opérations plus structurantes, sont pleinement utiles au vu du tracé du réseau hérité. En matière d'infrastructure, 1 euro non investi aujourd'hui c'est le quintuple, voire davantage dans 30 ans (dette grise). C'est cette absence d'investissement structurelle en Cismonte qui a d'ailleurs impliqué un rattrapage mais aussi des dépenses de maintien en condition opérationnelle au coût exponentiel.

Or, les besoins en matière d'entretien vont croissant, eu égard au vieillissement du réseau, conjugué au changement climatique et ses évènements météorologiques violents et récurrents. Eboulements et affaissements deviennent le lot quotidien du réseau routier corse.

Les ouvrages d'art constituent également un patrimoine particulièrement exposé, avec plus de 15 000 ouvrages recensés sur le réseau routier géré par la CdC.

En matière de modernisation du réseau, il convient de rappeler que la conduite des opérations devient de plus en plus complexe, et comporte une part d'aléas de plus en plus forte.

En effet, l'acceptabilité des projets par les territoires traversés et par leurs habitants est de plus en plus souvent aléatoire ; les protections réglementaires en matière d'environnement ont été fortement renforcées, ce qui nécessite des délais d'instruction très longs (état des lieux, simulations) et l'intégration dès la conception de la prise en compte de la faune et la flore à tous les stades du projet.

Les grandes phases d'une opération d'investissement sont les suivantes :

- Les études d'opportunité et de faisabilité ;
- La concertation ;
- Les études préalables à la DUP (commission des sites, Autorisation au titre des monuments historiques, Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, Enquête loi sur l'eau, Enquête parcellaire, demandes de dérogation au titre des espèces protégées) ;
- Les acquisitions foncières ;
- La conception détaillée ;
- Et enfin les travaux.

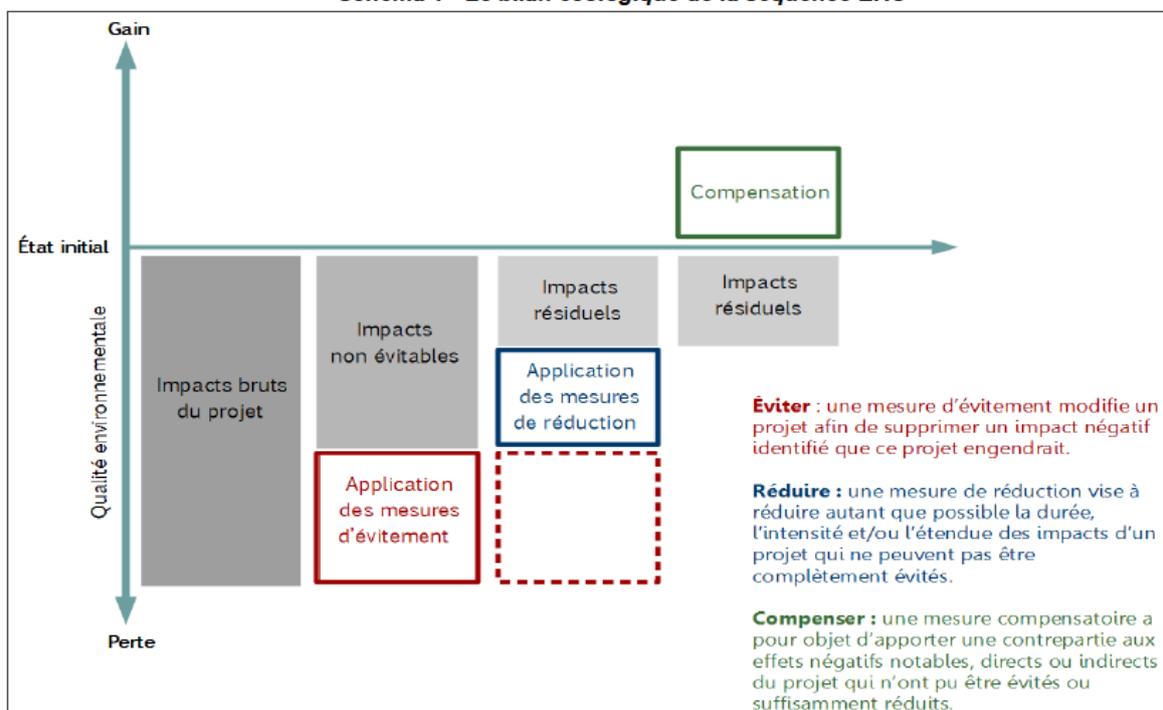
La réglementation environnementale est particulièrement exigeante et chaque projet d'envergure est mené selon la démarche écologique de protection des espèces EVITER/REDUIRE/COMPENSER (ERC).

Concrètement, le maître d'ouvrage doit mettre en place de nombreuses mesures environnementales d'évitement, de réduction et d'accompagnement à toutes les étapes de son projet.

Cependant, la mise en place des mesures d'évitement et de réduction ne permettent pas toujours d'obtenir un impact faible ou acceptable sur la destruction d'espèces et des impacts résiduels peuvent persister sur certaines espèces.

En ce cas, les mécanismes de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces animales et végétales protégées, conformément à l'article L. 411-2 du Code de l'Environnement, prévoient la mise en place de mesures compensatoires pesant sur les délais de tous les projets.

Schéma 1 - Le bilan écologique de la séquence ERC



I.3. BILAN DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES, PORTUAIRES ET AEROPORTUAIRES : DES REALISATIONS MAJEURES

I.3.1. UNE MONTEE EN PUISSANCE DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES

Pour le domaine ferroviaire, 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.

A 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'Etat.

Afin de favoriser la lisibilité du bilan, les opérations ferroviaires inscrites au PPI sont ici regroupées selon les grands enjeux qu'elles traduisent.

La sécurité et la fiabilité du réseau ferré

La régénération et la sécurisation des infrastructures existantes ont constitué une priorité du PPI 2017-2026, notamment via des projets cofinancés dans le cadre du PEI et du CPER. Ces opérations visent à assurer la continuité du service ferroviaire en conditions de sécurité renforcées.

Opérations associées :

Intitulé	Cofin.	Etat d'avancement
Régénération des ponts de Muzzile, Casamozza et Prunelli et ajout en cours de PPI des ponts d'Albanu et Ascu	PEI 4	Travaux 2024-2028
Régénération du pont du Vechju	PEI 4	Achevé
Régénération des tunnels de Poghju, San Petru, Agazza	CPER	Achevé
Mise en sécurité des tunnels	PEI 4	Fusionné avec opération radio sol train
Confortement de parois – Tranche 8	PEI	En cours

Confortement de parois Tranche 3-Tranche 7	CPER	Achevé
Radio Sol Train*	PEI 4	Démarrage en 2025
Sécurisation des passages à niveau (11)	CPER	En cours

* Dans le cadre de l'amélioration des communications pour l'exploitation des circulations (quelques zones blanches résident dans des passages en tranchées ou tunnels du fait de leur longueur) et de la sécurité des tunnels (évacuation en cas d'incendie sur les motrices et d'arrêts en tunnel), différents aménagements ont été définis par les commissions de sécurités.

Prévus en 2 opérations au PEI4, elles ont été réunies en une seule car le premier aspect de la sécurité des tunnels réside dans la continuité de la radio pour la sécurisation de l'exploitation. Ainsi, une fois mise en œuvre l'amenée de l'électricité en début de tunnel, la sécurisation (mise en place de répéteur ou câble radio nécessitant l'énergie électrique, puis de l'éclairage et le balisage pour les piétons dans le tunnel sur un parcours sécurisé) et la continuité radio peuvent être réalisées conjointement. Les tunnels concernés sont les suivants :

- Tunnel de Torretta (1 410 m) ;
- Tunnel de San Quilicu (486 m) ;
- Tunnel de San Petru (604 m) ;
- Tunnel de Vizzavona (3 950 m) ;
- Tunnel d'Asprettu (382 m).

L'accessibilité et la modernisation des infrastructures

L'amélioration de l'accessibilité et la modernisation des équipements ferroviaires ont également fait l'objet d'investissements importants pour améliorer l'expérience usager et favoriser l'inclusivité du transport ferroviaire.

Opérations associées :

Intitulé	Cofin.	Etat d'avancement
Aménagement et mise en accessibilité des points d'accès au réseau (en cours : gare et quai d'Aiacciu, quai et bâtiment de Caldaniccia, quai de Mizana et d'Aucciani)	PEI 4	Travaux achevés et en cours 2024–2028
Mise hors eau et air des bâtiments gares		Intégré à l'opération de mise en accessibilité des gares
Modernisation de 8 haltes ferroviaires du périurbain bastiais Bassanese, Montesoru, Borgu, Biguglia – Olivella, Biguglia – Tragone, Biguglia-Casatorra, Furiani et Borgu – prison	FEDER	Achevé

Le développement de l'offre périurbaine et le renforcement de l'intermodalité

L'amélioration de la desserte périurbaine vise à renforcer l'attractivité du transport ferroviaire pour les déplacements quotidiens, en lien avec les dynamiques urbaines de Bastia, Ajaccio et Calvi. Dans une logique d'intégration des différents modes de transport, l'objectif est également de renforcer l'intermodalité et simplifier les parcours voyageurs.

Opérations associées :

Intitulé	Cofin.	Etat d'avancement
Périurbain de Bastia : pôle d'échange de Casamozza		Etudes en cours
Périurbain d'Ajaccio : réalisation de 3 haltes supplémentaires		Etudes en cours
Pôle d'échange de Mizana		Travaux en cours
Système d'information voyageurs	Plan de relance	En cours de déploiement

La modernisation et le renouvellement du matériel roulant

Le renouvellement du matériel roulant reste un enjeu stratégique pour garantir la performance, la fiabilité et le confort des services ferroviaires et constituera une des opérations phares du prochain PPI 2026/2030.

Un bilan détaillé par opération est joint en annexe n° 4.

Focus sur la commande centralisée de la voie unique « CCVU » en phase de finalisation

La CCVU, c'est la gestion automatique des autorisations de circulations des trains de gare à gare. Le système "CCVU" permet de savoir à distance et immédiatement où sont les trains. La vision globale se fait au poste de commande central de Bastia, et au poste de commande de secours à Casamozza.

La "CCVU" sécurise fortement la circulation ferroviaire et permet également l'augmentation du nombre de circulations. L'infrastructure permettra notamment de proposer une offre plus cadencée aux heures de pointe dans les entrées de ville de Bastia et Ajaccio, ainsi que sur la ligne Balagna en saison estivale, notamment par la création de zones d'entrecroisements : au Ricantu, à la Caldaniccia, à Mizana (voie de remisage), à Bassanese, à Lumiu, et à L'Algaiola. Un système d'"information voyageur" complète le dispositif.

La CCVU installée depuis 2008 gère automatiquement 5 gares de Bastia à Casamozza. Le reste de la ligne centrale, de Casamozza à Ajaccio, ainsi que la ligne Balagna s'effectuent sous gestion « humaine ». 19 sections entre les 20 gares fonctionnent en effet comme des alternats successifs de très grande longueur - plusieurs kms - : quand une gare est au vert en sortie, la gare suivante est au rouge.

Avec le projet de CCVU en cours de déploiement, les 20 gares du réseau ont été équipées. La CCVU devrait être opérationnelle après la « marche à blanc » et la bascule du système de cantonnement au système automatisé sur l'ensemble du réseau à l'automne 2026.

Ce système fonctionne grâce à des automates installés dans chaque gare : les informations circulent via des capteurs au sol qui envoient le signal vers des feux lumineux et vers les postes de commande.

Cette gestion automatisée est sécurisée par le système DAAT (Dispositif d'arrêt automatique des trains), un système de sécurité ferroviaire embarqué conçu pour arrêter automatiquement un train en cas de franchissement d'un signal d'arrêt (feu rouge). Le fonctionnement du DAAT repose sur l'installation de balises au sol, ainsi que de capteurs embarqués à chaque tête de train. En cas de non-respect de la signalisation ferroviaire, le freinage d'urgence des trains est activé.

Ce projet structurant est en cours de finalisation et a déjà mobilisé, à date de juin 2025, près de 45 M€.

De nouveaux matériels roulants doivent compléter ces investissements. En effet, les extensions urbaines projetées impliquent un matériel plus adapté au milieu urbain. La Collectivité de Corse a opté pour un matériel de type train-tram, électrique ou bi mode.

I.3.2. PORTS ET AÉROPORTS : DES INVESTISSEMENTS STRUCTURANTS

	Réalisé moyen 2014- 2017	Réalis é 2017	Réalis é 2018	Réalis é 2019	Réalis é 2020	Réalis é 2021	Réalis é 2022	Réalis é 2023	Réalis é 2024	Réalis é total 2017- 2024	Réalis é moyen 2017- 2024	Taux réalisé/ program mé sur 8 ans	Taux réalisé/ program mé sur 10 ans (extrapolé)
PORTS/AER OPORTS	8,7	3,6	7,1	16,8	6,2	11,9	26	20,9	8,8	101,3	12,7	56.9%	71,2%

La réalisation d'opérations structurantes financièrement conséquentes a été ralentie par la consommation totale des subventions des volets PEI dédiés aux ports et aéroports dès 2021, qui n'offraient plus de disponibilité sur les lignes dédiées à ces opérations, comme, par exemple, la réfection de la piste et des taxiways de l'aéroport d'Aiacciu (30 M€)

De plus, la complexité des diverses études règlementaires de certaines opérations a entraîné un allongement des délais en phase préparatoire, ce qui a eu pour effet de différer dans le temps certains travaux, comme le dragage du bassin portuaire du port de commerce de Portivechju, par exemple.

La Collectivité de Corse a également dû faire face à plusieurs évènements climatiques majeurs (Domingo, Ciaran, etc.) qui ont provoqué d'importants dégâts sur les infrastructures, notamment portuaires (Jetée du Marconaghju à Aiacciu, Phare de Scogliu Longu à Pruprà, etc.) mais aussi sur le seuil n° 2 de l'aéroport d'Aiacciu. Un volume important de travaux et études imprévus est ainsi venu bouleverser la programmation initiale.

A noter également que la Collectivité a fortement soutenu financièrement les travaux portés par la CCIC sur les aéroports de Bastia et Calvi (5,2 M€).

Les ports de pêche :

Depuis 2018, la Collectivité de Corse est propriétaire de 8 ports de pêche en Cismonte, héritage de l'ex-conseil départemental.

Situés dans le Capicorsu et en Balagna, pour la plupart dans l'enceinte du Parc marin et de l'Agriate, ce sont les ports d'Erbalunga, Santa Severa, Barcaghju, Giottani, San Damianu, Galeria, Centuri et Purticciolu.

Suite au renouvellement des contrats de concession sur ces infrastructures, les ouvrages de protection (jetées, quais) ont été conservés sous maîtrise d'ouvrages de la CdC.

A l'instar des ex-RD, ces infrastructures portuaires n'avaient pas été incluses dans le PPI 2017-2026, car le transfert de ces infrastructures n'était pas encore finalisé et l'on ne disposait que de peu de données sur l'état de ce patrimoine.

Différentes études techniques ont été lancées entre 2017 et 2019, ce qui a permis d'établir un programme de mise en sécurité, de remise à niveau, de développement et de modernisation sur les équipements portuaires. Le programme des travaux a été évalué à plus de 8 M€ à engager sur une durée de 5 ans (2022 – 2027).

A ce jour, la CDC est intervenue pour environ 5 M€ :

- Mise en sécurité de la falaise du port de Giottani – 900 000 € ;
- Réfection totale de la jetée du port de Santa Severa – 1,1 M € ;
- Réfection de la jetée et des pontons du port d'Erbalunga – 450 000 € ;
- Réfection du ponton du port de Barcaghju – 450 000 € ;
- Dragage du port de Centuri – 1,8 M € ;
- Diverses interventions ponctuelles sur les infrastructures ayant subi des dégradations liées aux évènements climatiques – 100 000 €.

Cf. photos en annexe n° 1.

Ces investissements doivent être poursuivis dans les prochaines années avec, notamment, la réfection du quai et des pontons du port de San Damianu, les études relatives à l'encombrement du port de Centuri par la posidonie et la réfection des ouvrages de protection des ports de Purticciolu, Barcaghju, Centuri et Giottani.

AMELIORATION A APPORTER AU PPI 2017/2026

Malgré la qualité du PPI 2017/2026, son actualisation est rendue nécessaire à plus d'un titre.

Compte tenu des incertitudes pesant sur la trajectoire financière de la Collectivité, notamment concernant les sources de financement sectorielles (disparition de l'excédent de DCT, depuis l'année Covid, après PEI etc.), le plan est confronté à un enjeu de soutenabilité financière.

Également, de nombreuses évolutions exogènes (crises sanitaire, internationale, raréfaction des ressources, ...) ont contraint la Collectivité de Corse à adapter sa politique en matière d'investissements.

A titre d'exemple, les crises récentes, comme la pandémie de Covid-19 et l'inflation provoquée notamment par la guerre en Ukraine, ont pesé de manière significative sur le budget des infrastructures de transports.

La crise du Covid-19 a entraîné une hausse des dépenses du fait des coûts exceptionnels répercutés dans les marchés de travaux : masques, gel hydroalcoolique, équipements de protection, désinfection des engins, etc...

De même que l'inflation liée à la guerre en Ukraine, dont la pression est durable sur les coûts des travaux publics, du fait du renchérissement des matériaux (acier, bitume, etc.), impactant les investissements.

On a notamment connu une hausse des indices de révisions des prix (de 2017 à 2024, accroissement des indices BT/TP en hausse + 16 à + 18,5 % selon les indices, alors que sur la période 2010 à 2017, on connaissait une hausse modérée de 6 à 7 %), qui a fragilisé la prévision budgétaire pour les exercices 2022 et 2023 et a obéré la capacité de réalisation opérationnelle et financière des projets programmés.

Ainsi, les projets déjà engagés ont vu leurs coûts fortement augmenter et certains projets ont été reportés ou redimensionnés, faute de marges financières suffisantes.

Des évolutions endogènes, notamment l'intégration du réseau routier ex-départemental lors de la fusion et l'évolution des orientations politiques induites n'ont pas été intégrées totalement dans le PPI 2017/2026.

Aussi, par exemple, si le PPI avait bien consacré un budget de 405 M€ au réseau départemental, le listing des opérations n'aurait pu être dressé, du fait de son antériorité à la fusion des collectivités territoriale et départementales.

Force est de constater que, 8 ans après son adoption, notre PPI relatif aux infrastructures de transport doit évoluer avec la prise en compte des marges de manœuvre budgétaires de la Collectivité et la nécessité d'intégrer les nouveaux enjeux environnementaux, climatiques et sociaux.

Pris sous l'angle d'enjeux plus politiques et sociétaux (intermodalité, aménagement du territoire, adaptation au changement climatique...), les infrastructures de transports recèlent dans leur évolution propre des questionnements nouveaux, extrêmement importants pour l'avenir.

Aussi, outre l'actualisation du PPI adopté en 2017, il apparaît nécessaire de proposer un nouveau PPI, dans le cadre d'un nouveau document pour une durée de 5 ans – un PPI 2026/2030 - qui intègre l'ensemble des orientations de la Collectivité en réponse aux nouveaux enjeux.

II - ENJEUX DU NOUVEAU PPI

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 temps est consacré aux infrastructures routières et ferroviaires, un deuxième temps aux infrastructures numériques et aux infrastructures portuaires et aéroportuaires, dans l'attente de la création du nouvel établissement public CCIC rattaché et d'effectuer conjointement ce travail d'établissement d'un PPI.

La réflexion engagée pour l'établissement d'un PPI 2026/2030 est menée en intégrant de nouveaux marqueurs guidés par une évolution des enjeux, des attentes et des réglementations et par une affirmation des orientations politiques de l'Exécutif.

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, affirmant la Collectivité de Corse comme un maître d'ouvrage de premier plan, en capacité de porter des projets structurants pour le territoire grâce à une force d'ingénierie soutenue.

Un PPI dans le calendrier de la révision du PADDUC

Il s'agit d'un PPI de continuité dans la mesure où il s'inscrira dans le calendrier de révision du PADDUC, notamment sa partie relative au SRIT dont le principe a été voté en novembre 2024 par l'Assemblée de Corse.

Dans ce cadre, il est proposé un PPI d'une durée de 5 ans couvrant la période 2026/2030, une durée qui tient compte de la fin d'exécution du PEI et de la programmation du PTIC.

L'élaboration de ce nouveau PPI est guidée par la recherche d'un nouveau pacte économique dédié à l'aménagement et à la maintenance de nos infrastructures routières, conciliant enjeux de résilience et rattrapage du déficit en infrastructures modernes.

Par ailleurs, le choix d'un PPI limité à cinq ans s'inscrit également dans une logique de calendrier électoral, avec la volonté de ne pas engager la prochaine majorité au-delà des opérations déjà lancées ou en cours de lancement.

Cette durée relativement courte nécessitera néanmoins de mettre en avant des projets déjà inscrits dans le PPI 2017-2026, notamment en matière de modernisation du réseau routier, avec un volume moyen annuel estimé à 30 M€ sur la période 2026-2030. Cela n'exclut pas, pour autant, l'affirmation des nouvelles orientations stratégiques d'aménagement portées par le Conseil exécutif, qui pourraient représenter jusqu'à 15 M€ par an dans les scénarios budgétaires les plus favorables évoqués en II.3.

Un pilotage et une gouvernance renforcés

Ce nouveau PPI propose en premier lieu une méthodologie opérationnelle permettant d'en faire un outil dynamique, et plus participative afin de répondre aux problématiques actuelles et partagées.

Une attention particulière sera apportée au pilotage de l'outil, avec l'allocation de ressources humaines dédiées, sous la supervision du Conseil exécutif et en collaboration avec la DGA chargée des finances, notamment dans le cadre de la préparation budgétaire de manière à lier les AP aux opérations PPI.

Dès 2026, et pour une gestion optimisée en AP/CP, une réflexion sera menée sur l'arborescence des programmes et opérations budgétaires dédiées au secteur des transports.

Ainsi, l'Exécutif souhaite tendre vers une actualisation annuelle du plan, et au plus tard à la moitié de sa durée d'exécution (mi-2028) par approbation de l'Assemblée de Corse, après avis consultatif de la Chambre des territoires et du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse (CESEC), au vu de l'état d'avancement des opérations programmées et de l'évolution de la priorisation du plan, notamment pour tenir compte d'événements exogènes non prévisibles.

Par ailleurs, en plus de bénéficier de l'état d'avancement macro des opérations programmées, l'Assemblée de Corse disposera d'un état d'avancement physique de chacune des opérations à partir de fiches projets actualisées en temps réel par une mission dédiée au sein de la DGA en charges des infrastructures de transports (cf. modèle en annexe n° 6). Ce temps de revue de projets sera un moment inédit de transparence et permettra de diffuser largement une information que l'utilisateur peine parfois à obtenir.

Le PPI sera conçu comme un outil de pilotage avec établissement d'indicateurs budgétaires, par territoire, par typologie d'aménagement et par linéaire. Via une matrice renouvelée, le nouveau PPI s'appuiera sur des outils de suivi dynamiques des investissements.

La conservation du patrimoine, un enjeu prioritaire

La gestion du patrimoine constitué par les infrastructures routières et de transports doit aujourd'hui être envisagée à l'aune des défis tant écologiques qu'économiques que la Collectivité de Corse doit relever dans les prochaines années.

La conservation du patrimoine en conditions opérationnelles et sécuritaires est plus que jamais sensible, compte tenu de la conjugaison de phénomènes météorologiques plus récurrents et plus violents et de l'intensification des usages.

Les contraintes budgétaires évoquées imposent une priorisation des interventions de la Collectivité, qui sans délaisser le nécessaire développement de ses infrastructures, entend avant tout assurer la praticabilité de ses réseaux en sécurité.

Pour ce faire, le PPI propose la sanctuarisation d'une part de travaux de maintenance, conservation et confortement à un niveau élevé mais néanmoins indispensable au maintien en bon état de son patrimoine dédié aux transports.

Un PPI construit autour d'une typologie des infrastructures

Ce nouveau PPI ambitionne de déterminer des types d'aménagements de modernisation prioritaires conformes aux attentes de la pluralité des usagers, en phase avec une exigence de transition écologique et tenant compte du modèle économique actuel des transports.

Dans le cadre du PPI 2017/2026, différentes typologies d'aménagement sont mises en exergue mais regroupées par axes, s'agissant des routes ou par types d'infrastructures pour les transports. Dans le cadre du futur PPI, l'objectif sera de raisonner, pour des raisons analytiques, par typologie de travaux, répondant à des objectifs redéfinis à l'aune des nouveaux enjeux financiers, sociaux et environnementaux.

II-1. OBJECTIFS PRIORITAIRES 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'aménagements hiérarchisés tenant compte à la fois des contraintes budgétaires et normatives et des attentes des corses. Au-delà du bon entretien du réseau existant, la population attend 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 non motorisés et électriques.

- **La préfiguration des enjeux de la révision du PADDUC** dans le domaine des infrastructures.

II.1.1. LA SANCTUARISATION DU RÉSEAU PAR L'ÉTABLISSEMENT D'UN PPM ADOSSÉ À UNE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU (R1-R4)

Par suite de la fusion, il a été décidé de renforcer la connaissance du réseau fusionné ex-RD/ex-RT. Des études de recensement et de diagnostic de l'état du réseau, y compris les ouvrages d'art, ont donc été menées et des premiers enseignements peuvent être livrés.

RESTITUTION DE L'ÉTUDE D'AUSCULTATION DES CHAUSSÉES

CF. cartographie en annexe n° 7

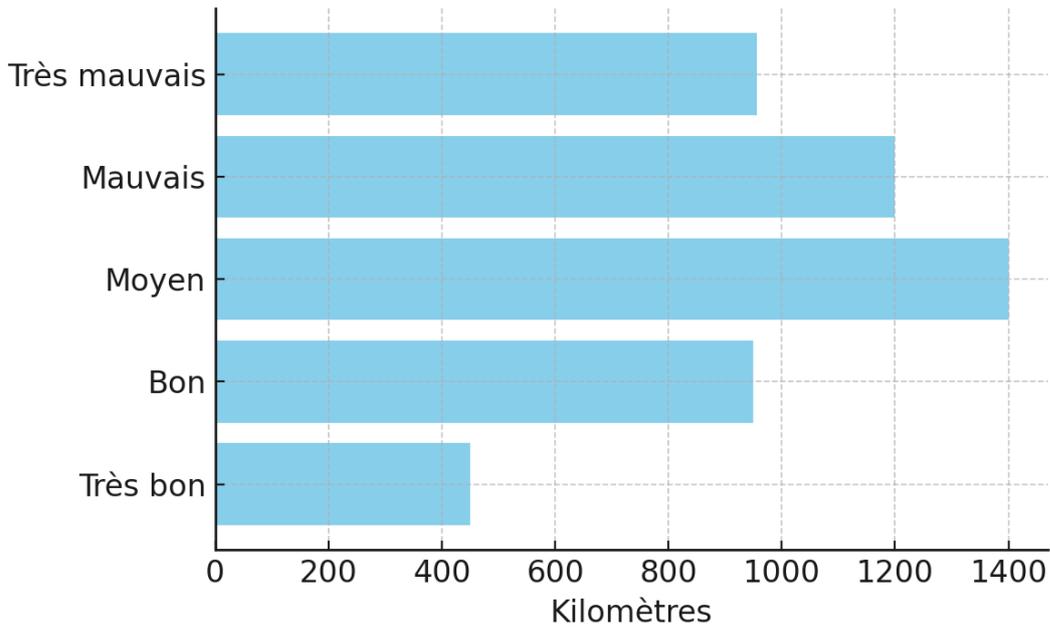
Au total, près de 5 000 km ont été auscultés soit la quasi-intégralité du linéaire des réseaux ex-territoriaux et ex-départementaux selon la méthodologie suivante :

- Acquisition des images de la chaussée ;
- Relevé des dégradations selon mode opératoire M4 (méthode d'auscultation par relevé visuel) dans les images en post-traitement ;
- Mesure des largeurs de chaussées ;
- Relevés des éléments constitutifs de la voirie : PR, carrefours, natures de revêtements, SV (signalisation verticale), SH (signalisation horizontale), dispositifs de retenue et accotements ;
- Notation de l'état des chaussées ;
- Etablissement d'une programmation pluriannuelle de solutions de travaux (stratégie et priorisation) et calcul des coûts de remise en état des chaussées.

Il ressort que les chaussées sont dans un état, parfois mauvais, plutôt moyen, avec une situation assez similaire en Pumonti et Cismonte, et les notations moyennes suivantes :

- Moyenne note structure : **5.6 sur 10** ;
- Moyenne note surface : **5.8 sur 10** ;
- Moyenne note globale : **5.7 sur 10.**

État du réseau routier (NextRoad, 2024)

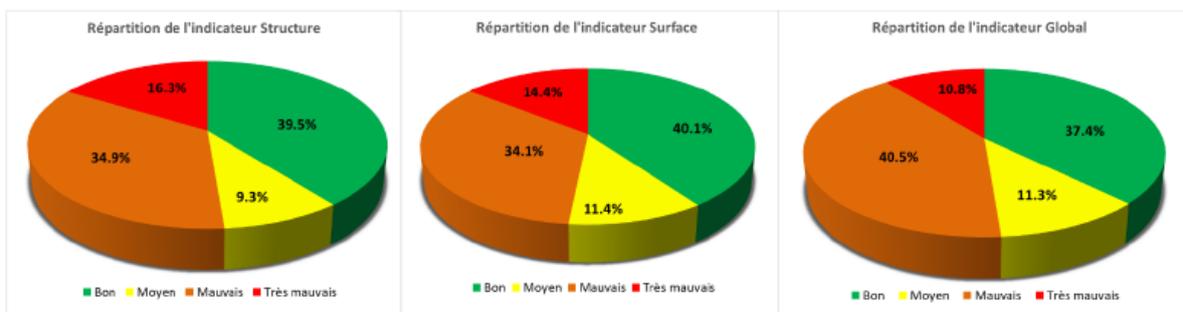


L'auscultation dresse un état des lieux exhaustif permettant d'apprécier l'état des chaussées autour de deux thématiques :

- Structure : correspond à la notion de pérennité des chaussées, c'est-à-dire le fait de maîtriser, dans le temps, la capacité de la chaussée à supporter le trafic ;
- Surface : représente le ressenti de l'utilisateur du réseau et l'intégrité des couches de roulement (imperméabilité) ;

Le tableau et les graphiques ci-dessous synthétisent les résultats des notations par classe, et par indicateur :

Intervalle	Classe de note	Structure		Surface		Globale	
		Linéaire	%	Linéaire	%	Linéaire	%
8-10	Bon	1 980 329 ml	39.5%	2 013 490 ml	40.1%	1 878 016 ml	37.4%
5-8	Moyen	465 028 ml	9.3%	574 362 ml	11.4%	568 382 ml	11.3%
2-5	Mauvais	1 752 875 ml	34.9%	1 708 815 ml	34.1%	2 030 606 ml	40.5%
0-2	Très mauvais	819 011 ml	16.3%	720 576 ml	14.4%	540 239 ml	10.8%



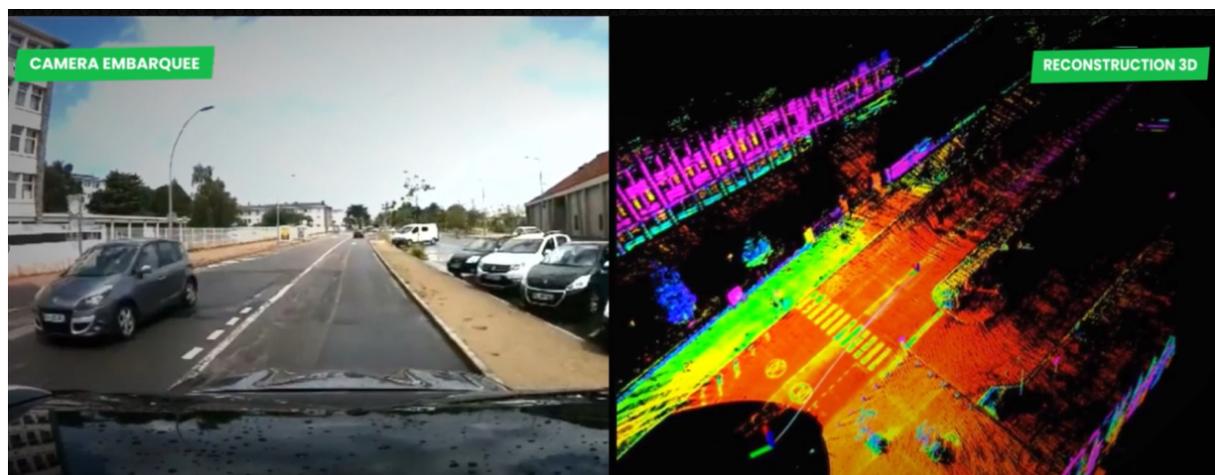
L'étude fait ressortir différents scénarii en matière d'entretien des chaussées sur une durée de 5 ans.

Ces analyses et projections ont été réalisées en tenant compte de l'état de départ des chaussées, des lois de vieillissement connues des enrobés, du trafic relevé sur notre réseau, et du niveau d'entretien consenti par la CDC :

- Scénario 1 : budget minimal alloué au renforcement de chaussée (23 M€ TTC annuel) : Ce scénario conduit à une diminution de la note au terme des 5 ans (diminution de 0.4).
- Scénario 2 : maintien de la note globale (5.7/10) ; Les calculs conduisent à un budget de 35 millions d'euros annuels.
- Scénario 3 : amélioration de la note de globale (objectif une note 7/10). Le budget annuel nécessaire s'élève à 80 millions d'euros.

Une démarche d'auscultation selon une méthode similaire sera réalisée en fin de PPI afin de suivre l'évolution de l'état des chaussées et ainsi évaluer la politique conduite par la CdC.

En parallèle, la Collectivité de Corse travaille sur une nouvelle méthode plus précise pour surveiller l'état des routes. Elle envisage d'utiliser un « jumeau numérique », c'est-à-dire une réplique numérique en 3D très détaillée et évolutive du réseau routier. Cette modélisation ira bien au-delà d'une simple photo : elle intégrera l'état des talus, accotements, glissières, panneaux, etc. Cette démarche, inscrite dans une stratégie de territoire intelligent, permettra de mieux surveiller, analyser, simuler et entretenir les infrastructures routières pour améliorer leur sécurité et leur gestion.



PREMIERS RÉSULTATS DU RECENSEMENT DES OUVRAGES D'ART.

Sont concernés les ouvrages répondant aux caractéristiques suivantes :

- Les ponts dont l'ouverture est supérieure à 2 m ;
- Les murs de soutènement d'une hauteur supérieure à 2 m ;
- D'autres ouvrages exceptionnels comme les tunnels.

À la suite de l'effondrement du pont Morandi à Gênes en août 2018, une mission d'information sénatoriale a été engagée et a notamment tenté d'apprécier les méthodes mises en œuvre par les collectivités territoriales pour surveiller et évaluer l'état des ouvrages et les programmes d'entretien et

de maintenance associés. Dans ses conclusions publiées en juin 2019, la mission sénatoriale a souligné l'importance d'une bonne gestion patrimoniale des ouvrages d'art, indispensable pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant aux usagers des réseaux routiers.

Au sein de la Collectivité de Corse, c'est le service des Ouvrages d'Art qui a la charge de veiller à cette bonne gestion patrimoniale. Il adopte une méthode de maintenance de ce patrimoine riche s'articulant de la manière suivante :

1. Recensement des ouvrages d'art ;
2. Réalisation d'inspections détaillées et de visites des ouvrages ;
3. Réalisation d'études préalables si besoin (étude de renforcement, de réparation, études de portance, instrumentation, investigations...) ;
4. Programmation et réalisation des travaux d'entretien ou de confortement sur la base des informations recueillies lors des phases précédentes.

S'agissant particulièrement du recensement des ouvrages

Sur la base des dernières informations issues du terrain, le nombre d'ouvrages réactualisé en juin 2025 sur les ex-RT et ex-RD se répartirait comme suit :

Ex-Routes territoriales : 1 088 OA (déjà recensé) – 7 % ;

Ex-Routes départementales Pumonti : 5 033 OA (extrapolé) – 33 % ;

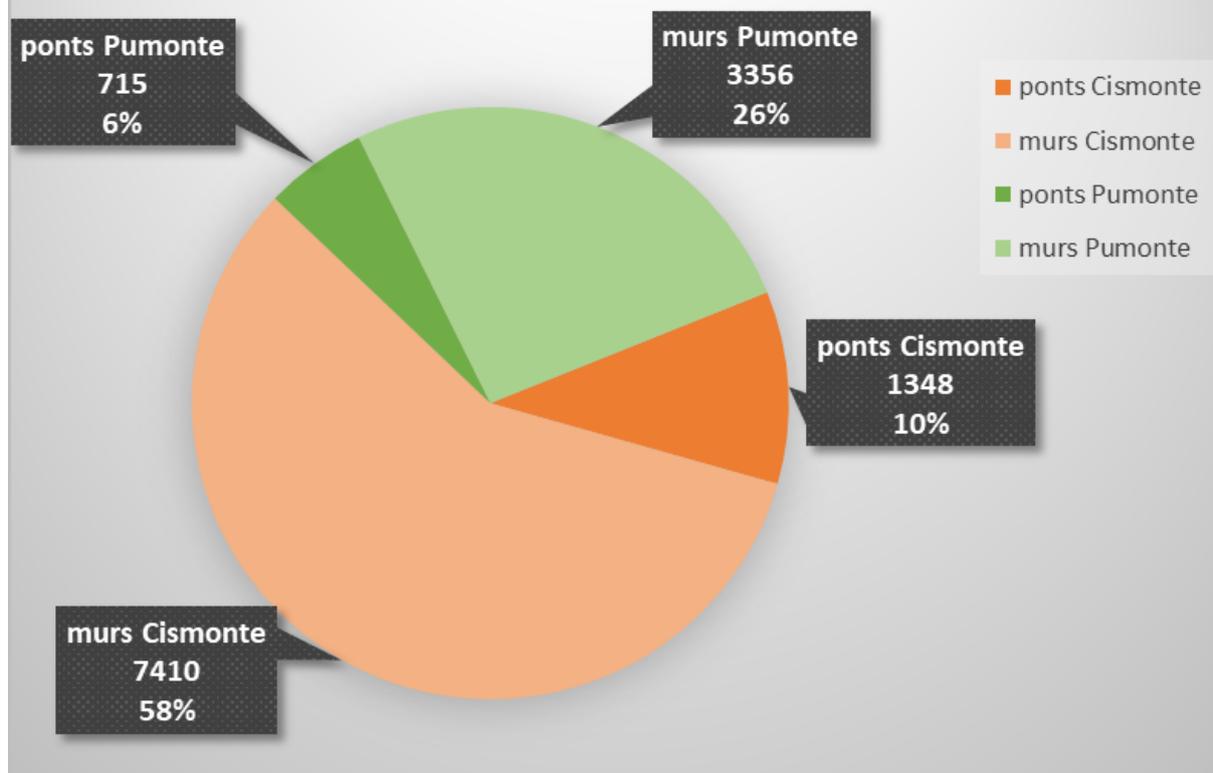
Ex-Routes départementales Cismonte : 9 061 OA (extrapolé) – 60 %.

CF. cartographie en annexe n°8

15 182 ouvrages d'art extrapolés au total soit 3 OA/km (après 91 % du recensement, 12 829 OA répertoriés sur les ex-RD)

Ce montant est très élevé au regard de la prévision initiale de 6 400 ouvrages d'art sur le réseau routier départemental (3 200 en Pumonti, 3 200 en Cismonte) obtenue par extrapolation des données de surveillance des ouvrages de l'ex-Collectivité territoriale de Corse appliquées au linéaire routier des ex-RD. Ce résultat confirme la richesse de ce patrimoine et l'attention devant lui être portée.

Répartition des ouvrages de RD recensés en juin 2025



S'agissant des inspections détaillées

Tous les ponts et les murs doivent faire l'objet d'une visite quantifiée des dégradations type IQOA – Image Qualité Ouvrages d'Art) et certains ponts (**ouverture supérieure à 10 m**) sont soumis à des visites plus poussées appelées « inspections détaillées » ayant une périodicité de 5 à 7 ans entre chaque visite. Elles consistent à faire un bilan de santé de l'ouvrage et permettent de suivre les évolutions de certaines pathologies, et de programmer les interventions de travaux le plus tôt possible. Ainsi, des campagnes d'inspections détaillées sont réalisées régulièrement, par le biais de marchés.

Lors de ces inspections détaillées, une notation type IQOA de chacun des ouvrages inspectés est réalisée, qui reflète l'état de l'ouvrage et permet de faire un classement et une priorisation des ouvrages à traiter.

Cette notation IQOA est échelonnée de 1 à 3U, et est décrite ci-après :

Classe 1 : Ouvrage en bon état apparent relevant de l'entretien courant au sens de l'Instruction Technique sur la Surveillance et l'Entretien des Ouvrages d'Art.
Classe 2 : Ouvrage, <ul style="list-style-type: none">• dont la structure est en bon état apparent mais dont les équipements ou les éléments de protection présentent des défauts,• ou dont la structure présente des défauts mineurs,• et qui nécessite un entretien spécialisé sans caractère d'urgence.
Classe 2E : Ouvrage, <ul style="list-style-type: none">• dont la structure est en bon état apparent mais dont les équipements ou les éléments de protection présentent des défauts,• ou dont la structure présente des défauts mineurs,• et qui nécessite un entretien spécialisé URGENT, pour prévenir le développement rapide de désordres dans la structure et son classement ultérieur en 3.
Classe 3 : Ouvrage dont la structure est altérée et qui nécessite des travaux de réparation mais sans caractère d'urgence.
Classe 3U : Ouvrage dont la structure est gravement altérée, et qui nécessite des travaux de réparation URGENTS liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage ou à la rapidité d'évolution des désordres pouvant y conduire à brève échéance.

Une mention « S » peut être rajoutée à la notation ci-avant si la sécurité des usagers est engagée.

Les ouvrages notés 3 et 3U sont traités en priorité.

Des campagnes d'inspections subaquatiques sont également réalisées au coup par coup, pour examiner les fondations immergées.

Une campagne d'inspections détaillées périodiques (IDP) des ponts sur ex-RT et ex-RD a été lancée en 2019 et s'est achevée en décembre 2021. Au total, ce sont 401 ponts qui ont été inspectés :

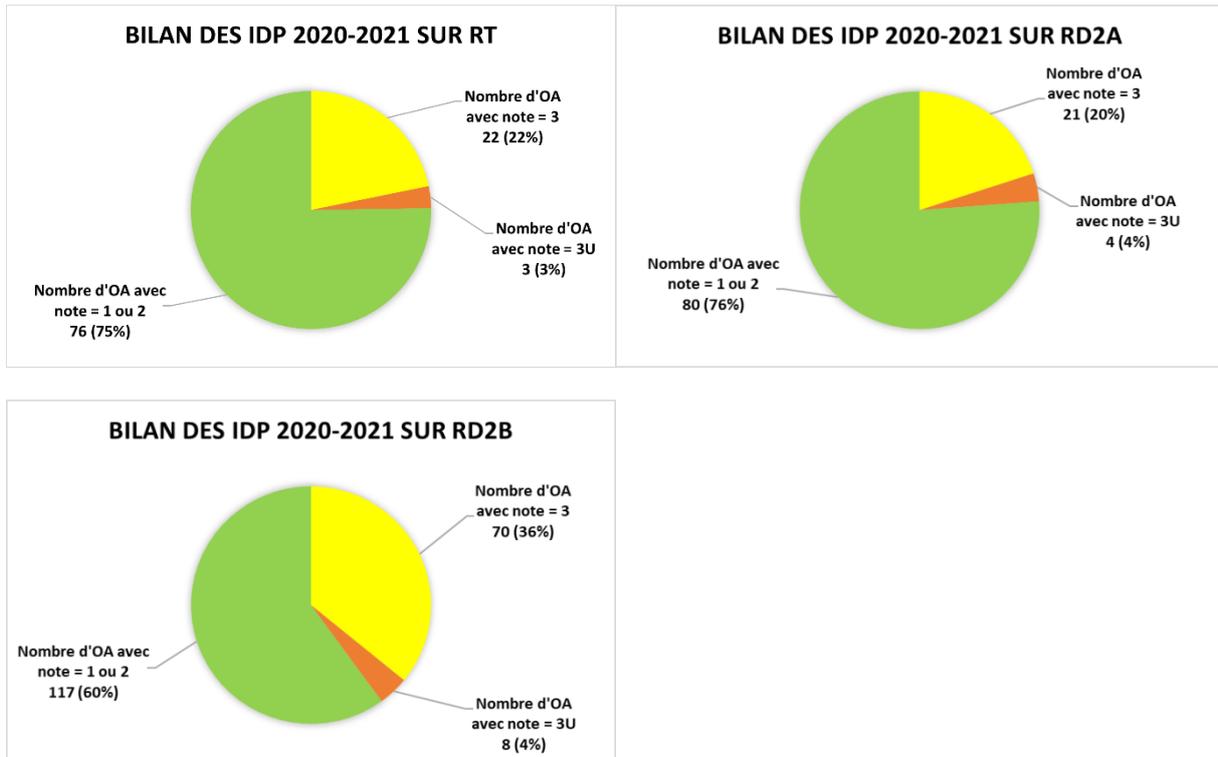
- Ex-Routes territoriales : 101 ponts inspectés ;
- Ex-Routes départementales 2A : 105 ponts inspectés.

- Ex-Routes départementales 2B : 195 ponts inspectés

Les ponts des ex-RD ont été inspectés pour la première fois.

Lors de cette campagne d'inspections, tous les ouvrages ont fait l'objet d'une notation IQOA.

La répartition des notations IQOA pour chaque catégorie de route est représentée ci-après :



Les inspections sur les ex-RT et les ex-RD du Pumonti révèlent une répartition similaire des notations sur les deux catégories de routes, avec environ **25 %** de ponts présentant une note IQOA supérieure ou égale à 3 (3 ou 3U), et un faible nombre de notes 3U (3 à 4 %).

CF. cartographie en annexe n° 8



D'autres études devront être lancées afin de parfaire notre connaissance du réseau notamment concernant l'état de nos talus et blocs rocheux, mais l'on constate dès à présent une dégradation du réseau.

En réponse à ce constat, il semble nécessaire de sanctuariser une enveloppe minimale de 50 M€/an dédiée à la maintenance. Lorsque l'on parle de maintenance, 5 grandes typologies peuvent être déclinées :

- Renforcement et reprise de revêtements de chaussée ;
- Traitement préventif et curatif des talus et accotements (y compris les travaux d'urgence intervenant après des événements climatiques non prévisibles) ;

- Maintenance des ouvrages d'art ;
- Mise à niveau et maintenance des dispositifs de sécurité (signalisation, dispositifs de retenue etc.) ;
- Prestations intellectuelles (notamment géotechniques) et foncières.

Ce montant représente le besoin plancher en matière de maintenance. Toutefois, comme pour l'ensemble des politiques publiques menées par la Collectivité de Corse, ce besoin reste soumis aux contraintes budgétaires actuelles. C'est pourquoi il devient indispensable de redéfinir un nouveau modèle économique dédié aux infrastructures routières, intégrant spécifiquement la problématique de la maintenance.

Ce modèle devra nécessairement faire l'objet d'une négociation avec l'État, notamment dans le cadre des discussions sur l'évolution institutionnelle vers l'autonomie. Il implique également un engagement renforcé de la Collectivité dans la gestion de ses ressources financières - engagement déjà amorcé depuis la fusion des collectivités, à travers une stratégie d'achat ciblée sur le secteur des infrastructures.

Par exemple, en matière de maintenance routière, les directions de l'exploitation routière et de la commande publique collaborent étroitement afin de mettre en œuvre des montages contractuels adaptés, conciliant bonne gestion des deniers publics et satisfaction optimale des besoins.

Concrètement, les mesures suivantes ont été mises en place :

- Recours, dès que possible, à des accords-cadres multi attributaires à marchés subséquents. L'exemple le plus significatif concerne les travaux de revêtements de chaussées à chaud et à froid mais aussi les travaux en zones amiantifères, les prestations d'études routières ou encore d'élagage, etc. ;
- Recours systématique à l'allotissement géographique ;
- Possibilité de déroger au principe d'exclusivité des accords-cadres permettant, sous conditions, de mettre systématiquement en concurrence des petites entreprises de travaux publics dynamisant ainsi un tissu économique local fragile (environ 60 sociétés sont concernées chaque année) et permettant une réduction des coûts. Ex : accords-cadres de maintenance, travaux de revêtements de chaussées, prestations géotechniques, etc. ;
- A titre expérimental, lancement d'accords-cadres multi attributaires à bons de commande afin d'allier réactivité et recours systématique à plusieurs entreprises (consultation en cours pour les travaux courants de maintenance du patrimoine routier situé en zone amiantifère).

Ces montages contractuels ont permis :

- Un élargissement de la concurrence dans des domaines d'activités où nous tendions vers une concentration des opérateurs ;
- Une diminution des coûts. Exemple éclairant, le prix à la tonne d'enrobé (BBSG : béton bitumineux Semi Grenu). Le passage de l'accord cadre à bons de commande mono attributaire à l'accord cadre à marchés subséquents multi attributaires a permis de réduire ce poste de manière significative (- 10 à - 35 % selon les territoires) ;
- Des gains qualitatifs. Cet élargissement de la concurrence a conduit les opérateurs à faire preuve d'innovations notamment dans la recherche de nouvelles techniques de mise en œuvre (ex : enrobés à froid) ;
- De rapprocher de la commande publique les petites entreprises en application du *Corsican Business Act* (délibération n° 22/075 AC en date du 2 juin 2022) ;

- Un apaisement de l'environnement (réduction du nombre de contentieux).

UN PLAN PLURIANNUEL DE LA MAINTENANCE

Dans le but de valoriser cet impératif de maintenance du réseau, il nous paraît nécessaire d'établir un plan pluriannuel de la maintenance qui permettra de programmer et de suivre l'évolution des réalisations de maintenance d'un point de vue macroscopique par typologie. De manière plus fine, sera présentée, au gré des actualisations, une programmation, notamment en matière de renforcement de chaussée ce qui permettra d'apporter une visibilité aux citoyens, aux élus locaux et fédérations du BTP.

CF. tableau en page 63.

Pour bâtir ce plan, il est indispensable de tenir compte de la variété des fonctions des routes et des caractéristiques des territoires traversés. Il faut pour cela définir le principe et les critères de classification, devant aboutir à une hiérarchisation du réseau.

Au-delà des critères relatifs à l'état de la chaussée et au trafic supporté, seront pris en compte les dimensions d'équité et d'équilibre territoriaux. Compte tenu du fort enjeu de cohésion sociale que joue la route en Corse, la classification ne peut reposer que sur le seul comptage des véhicules. L'ensemble des usages doivent être pris en compte dans un souci de transversalité plus adaptée aux besoins des habitants.

Le diagnostic préalable permet d'identifier les enjeux prépondérants pour proposer des principes directeurs pour l'action routière, notamment une nouvelle typologie des voies. A chaque classe sont associés des principes d'aménagement, et objectifs d'entretien et d'exploitation.

Le réseau routier est hiérarchisé et classé comme suit :

- Catégorie R1 : réseau structurant, correspondant aux routes à fort enjeu ou fort trafic, où une perturbation d'axe entraîne des conséquences majeures ;
- Catégorie R2 : réseau de liaison, correspondant aux routes interdépartementales ou reliant des bassins de vie majeurs, itinéraires économiques ou touristiques, desserte de villes ou villages importants, trafic fort, notamment en période estivale ;
- Catégorie R3 : réseau de distribution, correspondant à des itinéraires à trafic moyen, sans enjeu majeur ;
- Catégorie R4 : réseau de desserte, correspondant aux autres routes de desserte locale.

CF. cartographie en annexe n° 9. Les objectifs de maintenance seront définis par référence à cette classification de la manière suivante :

- R1 : Maintien en bon état de la couche de roulement ;
 Taux de renouvellement des couches de roulement tous les 12 ans ;
- R2 : Maintien en état d'usage de la couche de roulement ;
 Taux de renouvellement des couches de roulement tous les 15 ans ;
- R3 : Imperméabilité de surface pour conserver l'intégrité et l'adhérence suffisante ;

Taux de renouvellement des couches de roulement tous les 20 ans / mix de techniques de revêtement à chaud et à froid ;

R4 : Imperméabilité de surface pour conserver l'intégrité et l'adhérence suffisante – Interventions ponctuelles autorisées ;

Taux de renouvellement des couches de roulement tous les 25 ans / mix de techniques de revêtement à chaud et à froid.

Cette classification constituera un levier essentiel pour la mise en œuvre d'une véritable politique de maintenance. Elle offrira, dans un premier temps, au gestionnaire une connaissance approfondie de son réseau, rendue possible par l'interconnexion d'un système d'information géographique (SIG) avec les bases de données de gestion existantes.

Grâce à cette vision fine et actualisée de l'état du patrimoine routier, il pourra planifier de manière optimale les interventions de maintenance, en les anticipant suffisamment tôt pour éviter que les désordres ne s'aggravent et ne nécessitent, à terme, des réparations lourdes et coûteuses.

Cette démarche constitue également une opportunité pour renforcer l'entretien préventif, qui représente une source importante d'économies sur le long terme.

Par ailleurs, cette nouvelle approche permet d'encourager l'innovation en orientant la recherche vers des solutions techniques adaptées à la fois aux spécificités du patrimoine routier local et aux capacités du secteur du BTP.

Dans cette perspective, et pour répondre aux enjeux techniques, économiques et territoriaux, les campagnes d'enrobés à froid seront poursuivies – à l'image des opérations menées sur l'ex-RD 255/225A à Pitrusedda et sur l'ex-RD 355 à Sarru di Farru, dans la région d'Aucciani ou encore de Lanu.

Par ailleurs, ces actions de maintenance seront menées en coordination avec les concessionnaires de réseaux susceptibles d'intervenir sur la voirie. En effet, certaines interventions, comme la réalisation de tranchées, peuvent réduire de moitié la durée de vie d'une chaussée et endommager les ouvrages d'art ou les dispositifs hydrauliques (aqueducs, fossés).

Dans cette perspective, le futur règlement de voirie - actuellement, en cours de finalisation - définira les prescriptions techniques à respecter pour les travaux réalisés par les différents occupants du domaine public routier avec pour objectif de limiter les dégradations et préserver la pérennité des infrastructures.

Focus sur les techniques de revêtement à froid

Les techniques de revêtements à froid sont multiples et concernent plusieurs produits.

La terminologie « à froid » est employée pour différencier ces techniques des méthodes plus connues de revêtements bitumineux nécessitant des températures de fabrication et de mise en œuvre souvent supérieur à 150°C.

Les mélanges bitumineux à froid sont fabriqués par mélanges de granulats, d'agrégats d'enrobés, et d'un liant bitumineux (émulsion de bitume) par un procédé n'incluant aucune étape de séchage, ni de chauffage. Leurs caractéristiques sont définies par des normes.

Les revêtements de chaussée employant des matériaux à froid sont regroupés en deux familles de produits :

- Les enrobés à l'émulsion fabriqués en usine : les graves-émulsions (GE), les bétons bitumineux à l'émulsion (BBE)...
- Les revêtements minces qui sont élaborés sur chantier et directement mis en œuvre : les matériaux bitumineux coulés à froid (MBCF ou ECF), les enduits superficiels d'usure (ESU)

Les avantages de ces techniques sont nombreux, tant au niveau environnemental que technique.

Au niveau environnemental, la fabrication est réalisée à température ambiante. Il y a une réelle économie d'énergie et une réduction importante des gaz à effet de serre comparé aux techniques plus courantes des enrobés à chaud (absence de séchage des granulats + absence de chauffage du liant). L'absence de fumée et de vapeur pétrochimique est également un avantage pour l'amélioration des conditions de travail. D'autre part, les enrobés à froid sont fabriqués dans des usines de malaxage plus simple de conception (absence de tambour sécheur, de cheminée, de filtre d'arrêts des poussières). Ces usines sont plus compactes et facilement transportables pour être positionnées plus stratégiquement.

Au niveau technique, les avantages sont différents en fonction des produits et des domaines d'emplois :

- Latitude de mise en œuvre : la mise en œuvre s'effectuant à température ambiante, le matériau n'est pas soumis aux impératifs liés au maintien de températures des enrobés à chaud, ce qui permet de s'accommoder des délais de transport souvent longs pour les chantiers éloignés des centrales de productions. Également, certains de ces matériaux ne nécessitent pas d'employer des matériels spécifiques. Le parc des matériels disponibles dans les entreprises locales est nettement suffisant.
- Aptitude au reprofilage : les produits tels que les graves-émulsion (GE) permettent une application en épaisseurs variables. Il s'agit de produits particulièrement adaptés au reprofilage de supports déformés, ce qui est le cas sur nombre de nos routes de l'intérieur. Ces matériaux sont très maniables, ils peuvent être repris plusieurs fois et appliqués à très faibles épaisseurs, ce qui n'est pas le cas des enrobés à chaud.
- Réduction des quantités : en prenant en compte l'aptitude au reprofilage et au renforcement des GE ainsi que la faible épaisseur des revêtements de surfaces de type MBCF et ESU, la rénovation d'une chaussée à faible trafic peut être réalisée avec de faibles quantités comparé à une méthode classique.
- Rapidité de mise en œuvre : les revêtements de surface MBCF et ESU, particulièrement employés pour l'entretien préventif et curatif des couches de roulements, sont des techniques dites à grands rendements. Les cadences peuvent être élevées du fait des faibles épaisseurs.
- Technologie très favorable au recyclage d'agrégats d'enrobés : ce point constitue un avantage technique mais rejoint également l'aspect environnemental sur la gestion de la ressource naturelle. Les matériaux bitumineux GE et BBE offrent la possibilité d'inclure des agrégats d'enrobé à des taux très élevés. Dans certains cas, il peut être admis jusqu'à 100% d'AE (*les Agrégats d'Enrobés sont issus du rabotage des chaussées ancienne, ils remplacent les granulats issus des carrières*)

Les enrobés à l'émulsion de bitumes sont des techniques parfaitement adaptées pour une grande partie du réseau secondaire. Leur domaine d'emploi est conforme aux classes de trafic de la quasi-totalité du réseau ex-RD. Leurs durées de vie varient de 10 à 15 ans, ce qui est similaire à la plupart des matériaux à chaud.

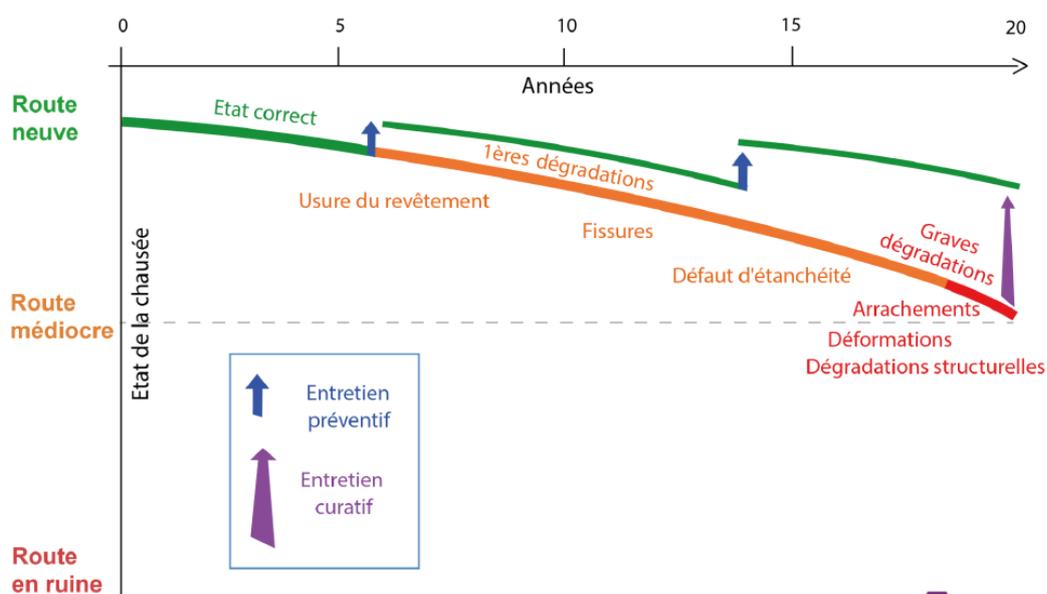
Les techniques de revêtements à froid ne sont pas des techniques nouvelles. L'élaboration de certains de ces produits est antérieur aux années 60. Leurs caractérisations, formulations, fabrication et

méthodes de mise en œuvre sont encadrées par des normes et des guides techniques. La profession du BTP dispose de nombreux retours d'expérience sur l'utilisation et le comportement de ces matériaux. Certaines collectivités emploient ces techniques sur 80 % de leurs opérations d'entretien routier, notamment dans les régions du « Sud-Ouest ».

L'étiquette « innovante » est employée car il s'agit de techniques inégalement utilisées sur les territoires mais qui refont surface dans un contexte forçant les collectivités à rechercher des solutions économiquement avantageuses pour l'entretien des chaussées et favorables à l'effort sur la réduction des émissions de gaz à effets de serre.

UN SCHÉMA D'EXPLOITATION ROUTIÈRE

En début de PPI sera présenté un schéma d'exploitation routière, qui portera sur l'amélioration des interventions de viabilité (surveillance, interventions d'urgence, service hivernal, maintenance des équipements), et une aide au déplacement des usagers (plan de gestion de trafic, information aux usagers).



Evolution de la qualité d'usage d'une chaussée avec le temps

II.1.2. INTÉGRER ET RENFORCER L'ENJEU DE RÉSILIENCE DE NOS INFRASTRUCTURES

Face aux impacts croissants du changement climatique, la résilience des infrastructures de transports corses, a fortiori routières, est devenue un impératif stratégique. Les périodes caniculaires, les inondations et autres cycles de gel/dégel accélèrent la dégradation d'un réseau essentiel à la cohésion sociale et au dynamisme économique.

A l'échelle d'une génération, on constate une augmentation de l'intensité et de la fréquence de ces épisodes climatiques. En Corse, elle s'est caractérisée par une recrudescence des alertes météo (Tempêtes Adrian, Ciaran, Domingos, etc.).

Selon des données Météo-France sur la période 2016–2024 retraitées, les données de vigilances météorologiques en Corse montrent une hausse progressive de la fréquence et de l'intensité des événements climatiques, tous aléas confondus.

Plusieurs constats majeurs se dégagent :

- Les vigilances jaunes restent les plus fréquentes, traduisant une récurrence accrue d'épisodes météo sensibles (vents forts, orages, pluies) ;
- On observe une augmentation des vigilances orange et rouge, notamment à partir de 2020, signe de phénomènes plus intenses ou plus soudains (pluies-inondations, crues, canicules) ;
- Le Cismonte apparaît plus vulnérable aux phénomènes extrêmes, notamment en termes de crues et de pluies intenses ;
- Le Pumonti est globalement moins touché par les vigilances rouges, bien qu'il enregistre davantage d'alertes pour certains aléas comme la canicule.

Il est précisé qu'il s'agit de données récentes sur une période relativement courte qui ne permettent pas de dégager des tendances affirmées. Toutefois des évolutions climatiques au plan local qui confirment les effets du changement climatique et soulignent la nécessité de maintenir et renforcer les capacités de prévention, d'alerte et de réponse aux événements météorologiques.

Cf. annexe n° 10

Ce phénomène est appelé à s'amplifier au vu de la projection de +4°C d'ici 2100 en Europe par rapport à l'ère pré industrielle d'après les travaux menés par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Même s'il ne s'agit à ce stade que d'une prévision, il n'en demeure pas moins qu'elle fait office de trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique.

C'est dans ce contexte que la Corse, dans une démarche proactive, doit nécessairement adapter ses infrastructures aux effets du changement climatique.

Ces évolutions climatiques vont impacter durablement les infrastructures de transports de différentes façons :

- Réduction de la durée de vie des infrastructures, soit du fait de la hausse de la fréquence des catastrophes naturelles, soit du fait de dégradations chroniques amplifiées ;
- Impacts sur les méthodes et politiques de conception, d'entretien et d'exploitation des infrastructures (dimensionnement des ouvrages hydrauliques, renforcement des dispositifs de surveillance) ;
- Impacts sur la qualité de service et sur les circulations, circulations ralenties ou coupées en raison d'évènements climatiques extrêmes (précipitations intenses, chutes d'arbres, feux de forêts etc.) ;
- Impacts sur la sécurité des déplacements ;
- Augmentation des coûts de réparation, d'entretien et de reconstruction.

Globalement, c'est toute l'économie du territoire qui peut être impactée en cas de perturbation : trafic de marchandises, déplacements touristiques, ... Le gestionnaire doit donc engager des coûts d'adaptation à mettre en balance avec le coût de l'inaction.

Les infrastructures routières sont particulièrement vulnérables : les épisodes caniculaires déforment la chaussée, font remonter le bitume en surface (ressuage), favorisent l'orniérage et provoquent des fissures ; les cycles de gel/dégel accroissent les fissures et nids de poule des zones concernées ; les routes côtières sont menacées par l'érosion et la submersion marine.

Or, comme évoqué en préambule de ce rapport, les routes sont des infrastructures sensibles dans le sens où elles constituent une composante essentielle d'un système dont la perturbation, l'interruption ou la destruction induisent des conséquences graves sur l'ordre économique, la stabilité sociale et la sécurité des personnes et des biens. Elles sont également le support direct ou indirect de très nombreux réseaux d'eau, de télécommunications, d'énergie. Enfin, les ouvrages d'art, comme les ponts et tunnels, sont de plus en plus menacés.

Le changement climatique est donc porteur de complexité et d'incertitude pour la gestion des infrastructures routières. Il appartient désormais aux gestionnaires de voirie, à la fois de maintenir les infrastructures en état via des investissements incontournables, mais également de les préparer à des risques émergents et hétérogènes.

Durant la durée du PPI 2026-2030 sera poursuivie une méthode plurielle de prise en compte de cet enjeu de résilience infrastructurelle :

- Exploiter le potentiel du numérique, des nouvelles technologies de capteurs et de l'IA pour une approche systémique d'évaluation de l'état et de la résilience du réseau routier ;
- Agir pour une meilleure perméabilisation des sols afin de limiter le ruissellement des eaux ;
- Adopter les données et approches scientifiques internationales reconnues notamment l'approche systémique de l'adaptation des infrastructures de transport du CEREMA qui fait référence ;

- Réaliser des analyses de résilience des réseaux routiers par territoire et interdépendances avec les autres réseaux pour évaluer les effets du changement climatique dans le but de prioriser les axes critiques nécessitant des investissements urgents. Cette démarche permettra d'orienter les ressources vers les infrastructures les plus vulnérables ;
- Renforcer l'information à destination des utilisateurs de la route : alertes préventives sur les risques météorologiques à venir et leur localisation et les impacts sur les réseaux routiers concernés ; amélioration de l'information sur l'état des routes en temps réel. A ce titre, la Collectivité de Corse s'est dotée d'un « inforoutes » qui sera mis en service très prochainement.

Nombreuses sont les solutions techniques activables : utiliser des matériaux adaptés aux fortes chaleurs, et plus résilients, allongeant la durée de vie de la chaussée ; favoriser l'infiltration locale, augmenter les capacités de stockage des eaux pluviales et utiliser des revêtements perméables ; utiliser des matériaux recyclés ; intensifier l'effort de recherche et d'innovation à travers notre laboratoire routier.

Toutefois, ces pistes doivent être mises en correspondance avec l'offre proposée par les entreprises locales. Elles doivent donc être sensibilisées et orientées en amont vers ces nouvelles techniques et cela demande du temps.

Même si la quantification du surcoût de cette adaptation aux changements climatiques est difficile à opérer (de + 3 à 20 % selon les études disponibles), il n'en demeure pas moins qu'un surcoût devra être supporté par les collectivités locales gestionnaires de voirie.

C'est la raison pour laquelle, la Collectivité entend négocier avec l'Etat en vue de l'éligibilité aux programmes de cofinancement existants (PTIC, Fonds Vert) de ce type d'opérations d'adaptation au changement climatique qui relèvent davantage de la maintenance que de la modernisation du réseau. Il s'agira en outre de travailler autour de pactes financiers plus ciblés et prenant clairement en compte cette dimension sur le long terme. C'est l'un des enjeux de discussion sur le volume du PTIC et du plan qui devrait en prendre la suite.

Focus sur l'aléa rocheux

Il touche particulièrement la Corse en raison de sa topographie et de sa géologie. Chacun est à même de constater l'évolution nettement haussière des éboulements de talus sur notre réseau routier.

De par sa dangerosité, cet aléa doit être impérativement intégré à notre politique d'entretien et de surveillance du réseau, d'autant que ses enjeux sont multiples :

- Technico-budgétaire : améliorer la résilience du réseau, limiter les coûts de réparation et de maintenance du réseau face à l'aléa rocheux ;
- Environnementaux : mettre en œuvre des solutions techniques respectueuses de l'environnement ;
- Territoriaux et sociétaux : garantir la sécurité des usagers et des biens, maintenir le niveau de service ;
- Différents phénomènes conduisent à la dégradation des massifs rocheux ;
- Des pressions hydrostatiques dues à l'eau/précipitations/ruissellement et à la fonte des neiges
- Du cycle journalier de températures (écart de températures diurnes/nocturnes) et l'alternance gel/dégel ;
- De la croissance de la végétation ;
- De l'environnement physique des blocs rocheux ;
- Du lieu ;
- Du type de roche ;
- De leur couleur : un rocher plus foncé absorbera plus de chaleur qu'un rocher plus clair et par conséquent l'influence des cycles diurnes, nocturnes sera plus marquée.

La survenue d'un aléa rocheux est difficile à prévoir.

Cela est d'autant plus préjudiciable que les impacts sur l'infrastructure sont de plus en plus importants, notamment sur les structures de maintien de la chaussée comme les murs de soutènement

En attestent les épisodes d'éboulements de ces dernières années notamment.



Le PPI, via un Plan Pluriannuel de la Maintenance, prendra en compte l'aléa rocheux dans sa stratégie de gestion patrimoniale en programmant de manière pluriannuelle ses interventions de maintenance des talus et en les hiérarchisant par niveau de risque. Pour les itinéraires à risques, une méthode axée sur l'affichage, la surveillance, l'étude, la protection, le suivi et l'entretien sera mise en place. Pour les blocs les plus dangereux, sera privilégiée une méthode active permettant de traiter le problème par une action de minage ou de purge des roches présentant des risques de chutes ou par des parades dites actives (ancrages, ouvrages plaqués, béton projeté) ou passives afin d'arrêter, de contrôler ou de dévier la trajectoire du bloc (via des dispositifs de protection de type merlons, écrans ? etc.).

II.1.3 UNE PART CONSÉQUENTE DU PPI CONSACRÉE À LA MODERNISATION DU RÉSEAU ROUTIER

Nos infrastructures routières répondent à différents besoins de la population et des usagers de la route : désenclavement, désengorgement, sécurité, usages partagés

Aussi, le nouveau PPI se propose de présenter les projets d'infrastructures en fonction de leurs usages et objectifs.

En effet, traverses de village, aménagements de sécurité, aménagements liés au confort de conduite ou grands travaux ne répondent pas à la même logique technique, financière et d'usage. Par ailleurs ces aménagements ne sont pas soumis aux mêmes contraintes réglementaires notamment au titre du code de l'environnement.

Pour la période 2026/2030, il est prévu le démarrage, la poursuite, l'achèvement de 39 projets dits d'aménagement de sécurité et d'amélioration du confort, 28 projets de déviations/traverses, 8 grands projets de travaux de modernisation et 5 opérations de mobilité douce.

AMÉNAGEMENTS DE SÉCURITÉ (GIRATOIRE, TOURNE À GAUCHE, ETC.) ET DE CONFORT (RÉDUCTION DES TEMPS DE TRAJET – CRENEAUX DE DEPASSEMENT)

Aménagements ponctuels de sécurité (giratoire, tourne à gauche, etc.)

Le principe d'aménagement doit prendre en compte le type de route, la logique d'itinéraire, la lisibilité de l'aménagement, l'optimisation des conditions de sécurité et le respect d'un niveau élevé de fluidité.

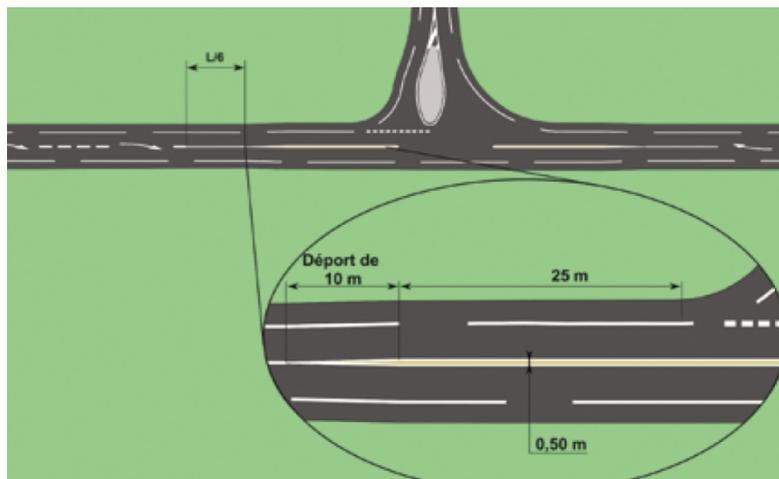
Ainsi un aménagement de carrefour doit intégrer :

- La situation du carrefour et les routes concernées ;
- Les caractéristiques du site ;
- L'utilisation et le fonctionnement du carrefour et notamment le trafic sur les différentes branches ;
- Les données d'accidentologie.

Le choix du type de carrefour à aménager résulte d'une analyse multicritère.

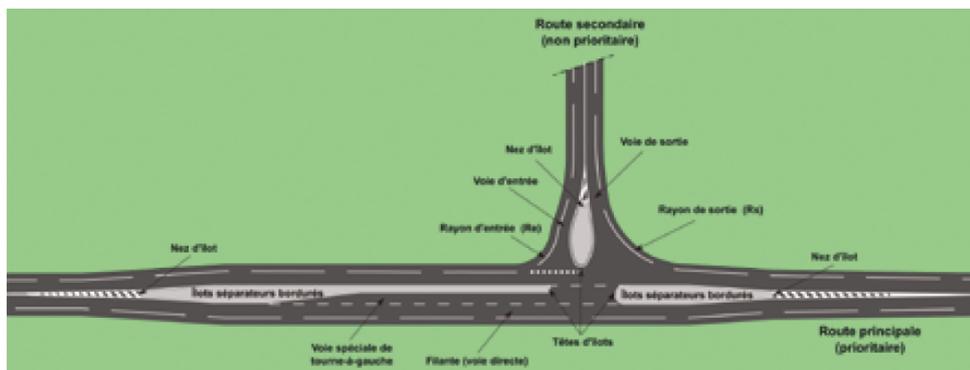
Les principaux types de carrefours sont les suivants :

- Carrefour plan ordinaire en T ou avec îlot séparateur peint



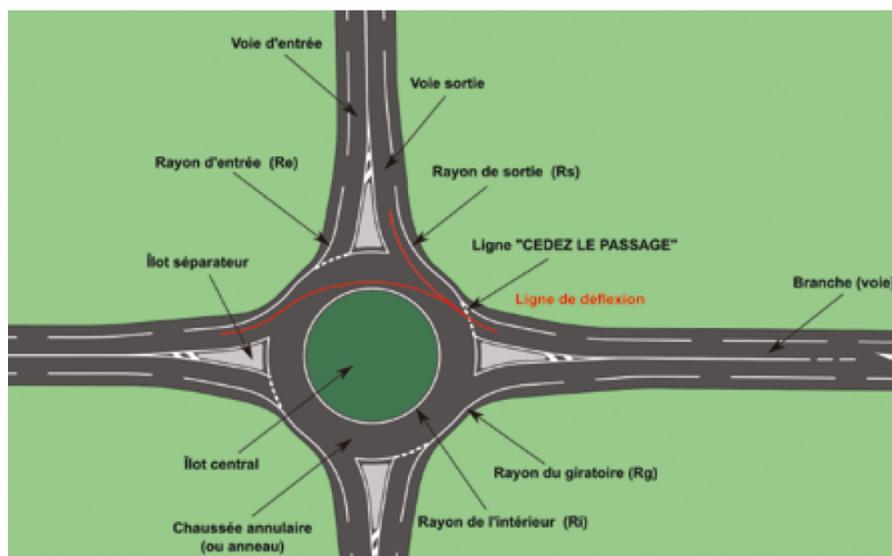
- Carrefour plan ordinaire avec voie de tourne à gauche

Exemple : carrefour ex-RT 40 / RD 165 Accès de Ghjunchetu



- Carrefour à sens giratoire

Exemple : carrefour giratoire du Col du Listinconu – Appiettu



Réduction du temps de trajet – Création de créneaux de dépassement

Le créneau de dépassement permet de doubler les véhicules lents et d'éviter ainsi les effets de file sur des axes de liaison hors zones urbaines, lesquels doivent répondre à un objectif de fluidité et surtout de sécurité.

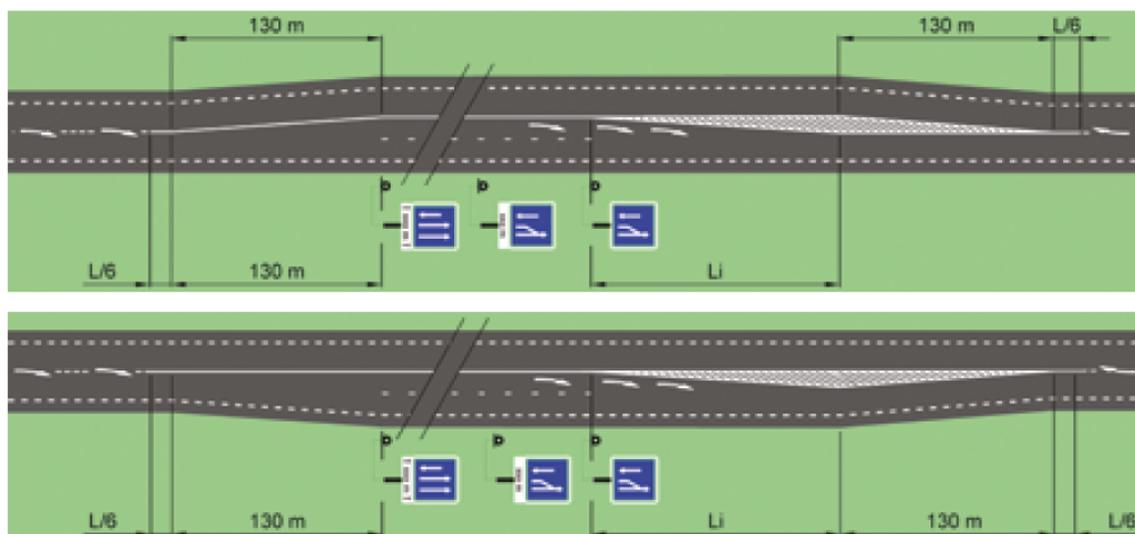
Les voies rapides rendent en effet acceptables les déplacements sur des distances de plus en plus longues. Les routes entre deux aires urbaines visent à réduire le temps de trajet ou à augmenter la capacité de trafic d'une liaison (période estivale).

Les objectifs poursuivis sont le désenclavement des territoires et la fixation de leurs habitants, l'amélioration de leur attractivité et de leur dynamisme et l'accès à l'emploi des habitants.

Ainsi, de nouveaux territoires bénéficient d'une accessibilité nouvelle, grâce à un temps de parcours acceptable pour relier les zones d'emplois, entraînant une urbanisation des espaces ruraux situés sur ces axes.

On constate cependant qu'elles peuvent conduire à une perte de dynamisme des centres villes car elles sont concurrencées par les périphéries situées plus près des infrastructures routières et sur le trajet des automobilistes.

Dans le cadre du nouveau PPI, il sera proposé un renforcement de ce type d'aménagements. Par ailleurs il est visé d'offrir une offre de dépassement aux usagers sur 25 % du linéaire du réseau structurant. Le principe d'aménagement est précisé ci-dessous :



Exemple : ex-RD 81 créneaux de Col de san Bastianu, ex-RT 20 Créneau de dépassement de Vizzavona, doublement des créneaux de San Ghjorghju, Casalabriva et Tavera

USAGES PARTAGÉS ET SÉCURISATION DES PÔLES URBANISÉS - LE TRAITEMENT DES TRAVERSES (AMÉNAGEMENT OU CONTOURNEMENT)

Les ex-routes territoriales et départementales constituent aujourd'hui l'essentiel de la voirie structurante des communes rurales et des petites villes. C'est le long de celles-ci que se situent le plus souvent les services publics et les commerces qui font la vie locale, tout en supportant un trafic soutenu lié aux déplacements professionnels et quotidiens (transports routiers, trajets domicile-travail).

L'aménagement des traversées d'agglomération doit concilier les différents usages : l'accessibilité de l'espace public aux personnes en situation de handicap et la prise en compte des vélos sont à présent des impératifs incontournables qui doivent être intégrés à la conception de nos projets routiers au-delà des seules contraintes liées à la circulation.

Les projets de traitement des traverses nécessitent un travail en commun CDC/Communes exigeant (notamment au regard des compétences en agglomération), prenant le temps de la concertation, car ils impactent le cadre de vie des habitants souvent pendant des décennies.

C'est dans cet esprit que l'Assemblée de Corse, à travers sa délibération n° 19/233 AC en date du 25 juillet 2019, a approuvé les nouvelles modalités de financement des travaux sur le réseau routier de la Collectivité de Corse en traversée d'agglomération.

Dans le cadre du PPI actuel, de nombreux aménagement ont été réalisés : aménagement de la traverse de Quenza, de Sartè, de San Gavinu di Carbini, d'Aiacciu (strada d'I Sanguinari), de Funtanone di Vignale...

Dans le cadre du futur PPI, il sera proposé une programmation pluriannuelle des aménagements de traverses tenant compte de l'état des réseaux concernés, des équilibres territoriaux et des disponibilités budgétaires.

S'agissant des contournements/déviations d'agglomérations, l'accroissement du trafic de toute nature lié au développement économique et touristique a induit des situations conflictuelles dans des agglomérations dont les voiries n'ont pas été initialement conçues pour supporter un tel trafic. Il en découle de mauvaises conditions de vie pour les riverains et des difficultés de circulation pour les usagers de la voirie qu'ils soient conducteurs de véhicules ou piétons (pollution, bruit, insécurité, bouchon).

Ces opérations, de très grandes envergures, sont complexes et onéreuses.

La réglementation environnementale est particulièrement exigeante en matière d'ouverture de voies nouvelles et les autorisations environnementales très difficiles à obtenir.

Par exemple, s'agissant des déviations, il doit être démontré le caractère indispensable de la déviation, faute de quoi, le juge peut faire arrêter un projet mal justifié (cf. *arrêt du Conseil d'Etat du 29 juin 2020, déviation de Beynac*).

Des mesures écologiques compensatoires associées doivent systématiquement être mises en œuvre (cf. démarche ERC – Eviter – Réduire- Compenser supra), ce qui pèse également sur le coût et les délais de procédure de ce type d'opération.

Toutefois, la Collectivité de Corse poursuivra, en études et travaux, ces projets ciblés et identifiés notamment à Santa Lucia di Portivechju, Ulmetu, Lisula, Venacu.

GRANDS TRAVAUX DE MODERNISATION (VOIES NOUVELLES, DÉNIVELLATIONS, TUNNELS, MISE EN 2X2 VOIES)

Concernant particulièrement les voies nouvelles, notamment les pénétrantes, le contexte législatif en matière environnementale s'est considérablement durci durant les dernières années.

Les travaux de modernisation sont soumis à un corpus réglementaire complexe et exigeant relevant de diverses réglementations (Code de l'environnement, Code de l'urbanisme, Code forestier, Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique), entraînant une phase d'étude particulièrement longue en vue de l'obtention des indispensables autorisations préalables exigées.

Avant de pouvoir démarrer les travaux, le maître d'ouvrage doit obtenir pour chaque projet une déclaration d'utilité publique (DUP) ainsi qu'une autorisation environnementale unique (regroupant les procédures la loi sur l'eau, demande de défrichement, Natura 2000, espèces protégées, ...).

Outre les diverses études techniques, la réglementation environnementale impose une étude d'impact afin de disposer d'une vision globale des incidences du projet sur l'ensemble des compartiments environnementaux et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pertinentes avec l'ensemble des thématiques environnementales et enquête publique.

DÉCARBONATION – LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DOUCES

L'évolution de la législation en matière de respect de l'environnement ces dernières décennies, et notamment la loi « Climat et Résilience » de 2021, incite les décideurs publics à revoir en profondeur leurs projets d'aménagement et, particulièrement, leurs projets routiers.

L'objectif d'atteindre zéro artificialisation nette (ZAN) en 2050 clairement énoncé de la loi « Climat et Résilience » promulguée en août 2021, implique notamment de reconsidérer la viabilité des projets routiers pour ce qu'ils sont et ce qu'ils entraînent en matière d'étalement urbain et d'artificialisation.

Certaines collectivités font aujourd'hui le choix de renoncer ou de stopper l'avancement de projets routiers.

Ainsi, le département de la Loire Atlantique a affirmé sa position en écartant une vingtaine de projets routiers notamment au profit d'une maintenance plus soutenue du réseau routier existant et d'un investissement sans précédent en faveur du développement du vélo.

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) préconise l'arrêt de certains projets de voies nouvelles en raison des impacts environnementaux tant sur la biodiversité qu'en termes de gaz à effets de serre. Il préconise également à la place des aménagements de réseaux existants.

La réglementation impose par ailleurs que, pour chaque nouvelle voie ou réfection de voie, soit a minima menée une réflexion sur l'intégration du vélo

La CDC mène déjà, depuis près de dix ans, une politique d'aménagement volontariste en faveur du développement des modes de déplacement alternatifs, notamment cyclo-piétons. Ainsi il convient de citer notamment des réalisations significatives sur l'aire ajaccienne : voie verte Aiacciu/A Bastilicaccia, Amirauté, Asprettu, bande cyclable de la Sposata, bande cyclable sur la RD 72 à Caldaniccia, voie verte des Sanguinaires, voies Bus-Vélo sur la Rocade ...

Cette politique sera poursuivie. C'est pourquoi, le nouveau PPI proposera un plan des mobilités douces à l'échelle du territoire, principalement centré autour des pôles urbains où les mobilités alternatives doivent être fortement encouragées

Ces différentes typologies d'opération répondent aux objectifs poursuivis par le nouveau PPI, dans le respect des orientations stratégiques arrêtées

II.2. OBJECTIFS POURSUIVIS DANS LE DOMAINE FERROVIAIRE

Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, la Collectivité de Corse est chef de file de mobilité et coordonne en tant qu'autorité Organisatrice de Mobilité Régionale (AOMR) les actions de mobilité sur l'ensemble du territoire.

Pour mémoire, la Collectivité gère aujourd'hui :

- 2 grandes lignes ferroviaires et 3 lignes suburbaines ;
- Une dizaine de lignes de cars non urbaines irriguant le territoire ;
- 4 lignes maritimes côtières autour de Ghjirulatu (hameau d'Osani qui n'est pas relié par le réseau routier) ;
- Plus de 380 lignes scolaires.

Le chemin de fer représentant la colonne vertébrale de l'offre de mobilité, la Collectivité met en œuvre les investissements sur le réseau ferroviaire afin de moderniser l'infrastructure (voie, ponts, tunnels, passages à niveaux, signalisation) et de rénover les principales gares pour favoriser l'accueil des voyageurs.

La Collectivité met également en place divers dispositifs afin de faciliter la coordination des différents modes de transport et l'information des voyageurs :

- Mise en œuvre d'une billettique avec un support unique, l'objectif étant à terme de pouvoir disposer d'une carte multiservice utilisable pour les services de transport ou l'accès à des équipements touristiques. A ce jour, la billettique est déployée sur les lignes routières gérées par la Collectivité (lignes scolaires et lignes régulières en Pumonti) ;
- Mise en place d'un système d'information multimodal sur le réseau routier et ferroviaire comprenant un dispositif avec plusieurs éléments (pose de poteaux ; création de QR code, création d'un site Mubilità (calcul d'itinéraires), pose de bornes et d'écrans d'information dynamiques) ;
- Création de nouvelles gares dans le périurbain et de pôles d'échange à Caldaniccia, Mizana, Casamozza.

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 permet d'assurer une desserte densifiée ;
- Les extensions de réseau en zones urbaines et en mode tram pour Aiacciu et Bastia ou pour desservir le périurbain et création de nouvelles gares ;
- L'achat de matériel roulant.

A la fin de la mise en œuvre des programmes contractualisés en cours (fin 2027/début 2028), l'ensemble des travaux essentiels liés à la sécurisation du réseau, à la modernisation des gares et à la nouvelle signalisation aura été mis en œuvre.

Les sujets restants peuvent se scinder en 2 catégories :

- Maintien en conditions opérationnelles de l'infrastructure.
Cela concerne les sections de voie périurbaines, les petits tunnels et la révision à mi vie des matériels AMG.
- Mise en place d'un développement et d'une diversification du réseau et de l'offre.
Cela renvoie à la politique de mobilité menée par la Collectivité de Corse et concerne prioritairement le développement des 3 périurbains de Bastia, Ajaccio et Calvi. L'enjeu en Balagna est lié à la fréquentation touristique entre avril et octobre.

Le nouveau PPI intègre ces éléments comme essentiels à la naissance d'une intermodalité active route-rail, notamment concernant le périurbain d'Ajaccio et de Bastia avec la problématique des 40000 véhicules/jour qui pénètrent dans chacune des 2 villes via l'ex- RT.

Pour permettre un réel report modal, des investissements importants seront nécessaires :

- L'achat de nouvelles rames périurbaines de type tram-train pour absorber les augmentations de fréquentation (mise en place de rames UM2), permettre un accroissement des fréquences et renforcer l'offre grande ligne grâce au redéploiement des AMG ;
- Les projets d'extension de l'infrastructure à Bastia et Ajaccio (extensions vers le centre-ville) ;
- Le projet d'extension vers I Fulelli ;
- L'amélioration de la Balagna (nouveau terminus à Munticellu, allongement des quais, rénovations des gares de l'Isula et Calvi).

Focus sur les gains que générera la mise en place d'un tram train

Le tram-train constitue un levier stratégique pour améliorer la mobilité dans les zones périurbaines tout en générant des gains significatifs à plusieurs niveaux :

- Gain de temps et de fluidité :

En réduisant la congestion routière, le matériel tram-train adapté aux périurbains et de capacité plus importante permet des trajets plus rapides, plus fiables et moins stressants pour des arrêts plus nombreux. Il contribue ainsi à une meilleure qualité de vie quotidienne pour les usagers, tout en désengorgeant les axes routiers saturés.
Ses caractéristiques lui permettent par ailleurs d'adapter son insertion en ville (rayon de courbure et suivi des dénivelés, traversée de carrefour à feux, vitesse au pas), sa polyvalence permet d'éviter de changer de moyen de transport.
- Gain en cohésion territoriale :

Le tram-train renforce l'accessibilité des zones périurbaines souvent mal desservies, facilitant l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux services de santé et à la vie sociale. C'est un outil de lutte contre l'exclusion territoriale.
- Un accès élargi à l'emploi et opportunités : élargissement du bassin d'emploi accessible sans voiture ; valorisation des zones périurbaines composées essentiellement de villages et de petites villes.
- Gain environnemental :

En offrant une alternative propre et électrique à la voiture, le tram-train diminue globalement les émissions de CO₂, de NOx et de particules fines. C'est un investissement durable qui réduit les impacts sur la santé publique et sur l'environnement.

- Gain en confort sonore :

Le tram-train, plus silencieux que les véhicules motorisés, améliore le cadre de vie des riverains en limitant les nuisances sonores, notamment dans les zones résidentielles.

- Gain économique à long terme :

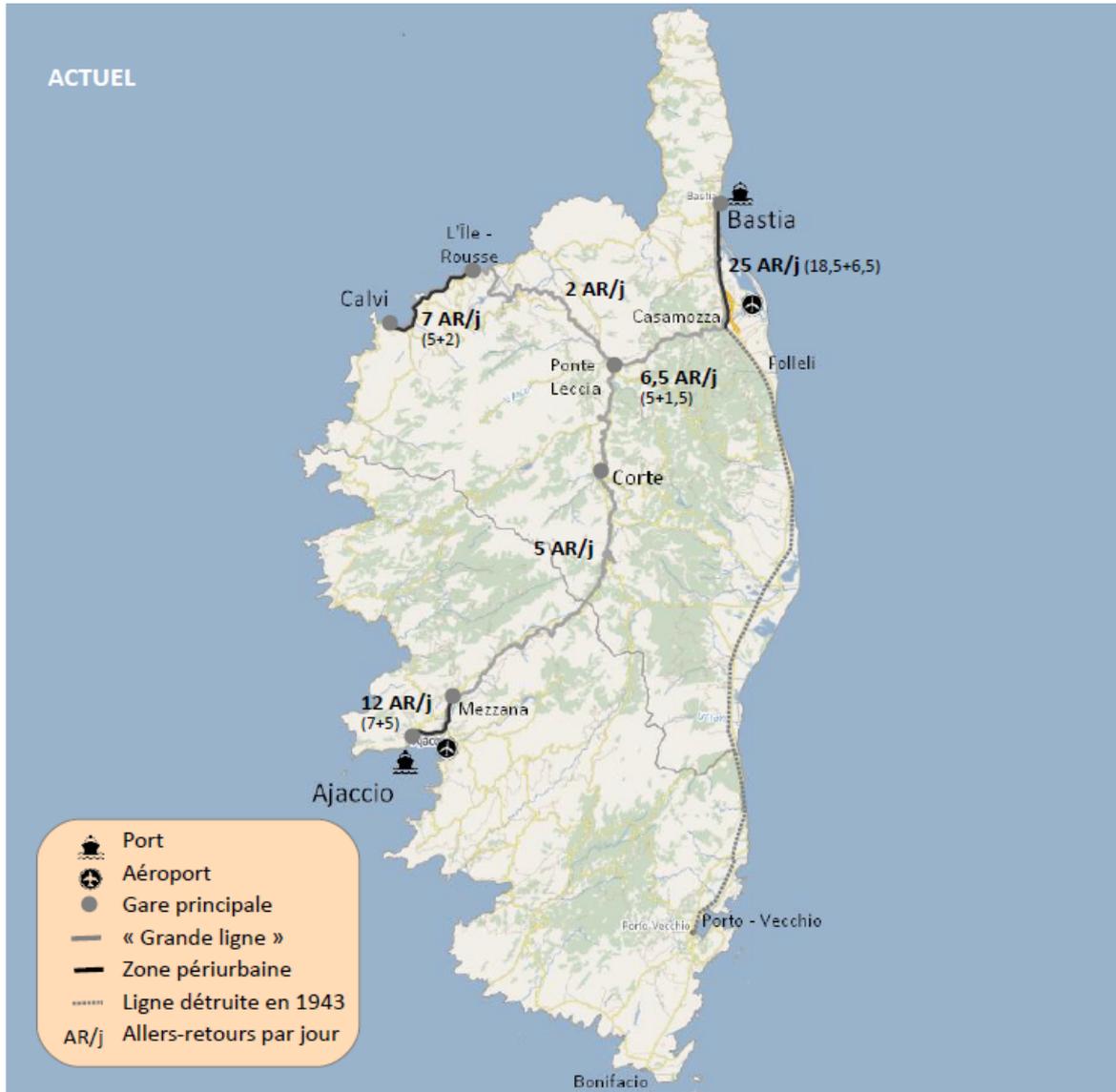
En limitant l'extension des infrastructures routières (nouvelles routes, élargissements, parkings) et leur entretien, le tram-train représente un choix stratégique pour maîtriser les coûts publics liés à la mobilité. Il permet une utilisation plus efficace et durable de l'espace et des ressources.

- Intégrer le fret léger pour optimiser les infrastructures

Le tram-train peut permettre, sur certaines portions de réseau, de faire circuler des petits volumes de fret et ainsi permettre une réduction du trafic de camions et véhicules utilitaires (moins de congestion et pollution), une rentabilité accrue du réseau ferroviaire.

- Un gain direct de pouvoir d'achat pour l'utilisateur : moins de dépenses liées à la voiture individuelle (carburant, entretien, stationnement)

ACTUEL



PROJETE



II.3. SCENARIOS BUDGETAIRES

II.3.1. QUATRE SCÉNARIOS DE TRAJECTOIRES FINANCIÈRES (HYPOTHÈSES) ET RECHERCHE DE NOUVEAUX COFINANCEMENTS

		PREVISIONNEL				
		<i>Hypothèse pessimiste</i>	<i>Hypothèse réaliste 1</i>	<i>Hypothèse réaliste 2 - Variante 1</i>	<i>Hypothèse réaliste 2 – variante 2</i>	<i>Hypothèse optimiste</i>
MAINTENANCE ROUTES	RD	38,0	42,0	42,0	38,0	42,0
	RT	12,0	13,0	13,0	12,0	13,0
	TOTAL	50,0	55,0	55,0	50,0	55,0
MODERNISATION DEVELOPPEMENT	ROUTES	25,0	30,0	45,0	38,0	45,0
	FER/MOBILITE	15,0	20,0	20,0	32,0	38,0
	PORTS/AEROPORTS	10,0	10,0	10,0	10,0	12,0
	TOTAL	50,0	60,0	75,0	80,0	95,0
TOTAL		100,0	115,0	130,0	130,0	150,0

Tenant compte des différents scénarios de maintenance :

PREVISIONNEL					
	Hypothèse pessimiste	Hypothèse réaliste 1	Hypothèse réaliste 2 Variante 1	Hypothèse réaliste 2 Variante 2	Hypothèse optimiste
Renforcement et reprise des revêtements de chaussées (1)	20,0	22,0	22,0	20,0	22,0
Traitement préventif et curatif des talus et accotements (2)	15,0	17,0	17,0	15,0	17,0
Maintenance des Ouvrages d'Art (3)	9,0	10,0	10,0	9,0	10,0
Mise à niveau et maintenance des dispositifs de sécurité (4)	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Prestations intellectuelles, foncier et acquisition de matériels (5)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
TOTAL	50,0	55,0	55,0	50,0	55,0

1) A titre indicatif : pour les 600 km de RT, le traitement de 30 km par an (périodicité de 20 ans) a un coût moyen estimé de 6,3 M€; pour les 4400 km de RD, le traitement de 125 km par an (périodicité de 35 ans) a un coût moyen estimé de 13,7 M€

(2) Ce traitement constitue un enjeu majeur de l'amélioration de la résilience du RRT (Réseau routier territorial) aux impacts du changement climatique

(3) Le réseau routier compte environ 15 000 ouvrages d'art (OA) répertoriés suivant les critères réglementaires (Ponts dont l'ouverture est supérieure à 2m et murs de soutènement dont la hauteur est supérieure à 2m)

(4) Les dispositifs ou équipements de sécurité réglementaires comprennent principalement les signalisations horizontale (marquage) et verticale (panneaux de police et de directionnelle) ainsi que les dispositifs de retenue tels que les glissières et parapets

(5) La maintenance du réseau nécessite la mise en œuvre récurrente de prestations de services diverses telles que, par exemple, études géotechniques et régularisations foncières. Il sera également fait acquisition de matériels innovants, de technologies green et de supervision du réseau (matériels connectés)

Contrairement au PPI actuel, quatre hypothèses ont été bâties pour anticiper les fluctuations auxquelles pourraient être confrontées nos budgets à venir. Dans ces quatre cas de figure, les prévisions ne sont pas déconnectées de notre niveau de soutenabilité budgétaire. C'est pourquoi elles ne peuvent répondre parfaitement à l'ensemble des besoins évalués pour améliorer de manière optimale le réseau existant et le moderniser.

Ces scénarios tiennent compte des dépenses rétrospectivement réalisées et de nos besoins futurs en modernisation et maintenance de nos infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires.

Sur ces quatre scénarios, deux sont qualifiés de réaliste dans la mesure où ces niveaux de réalisations globaux ont déjà été atteints (115 à 130 M€) lors des derniers exercices. Ces projections tirées d'une analyse financière rétrospective ont été conçues de la même manière selon les domaines d'intervention avec un bloc routes de 85 à 100 M€, et un bloc transports (fer, ports et aéroports) autour de 30 M€.

Les hypothèses dites pessimiste et optimiste n'ont jamais été atteintes. L'hypothèse basse à 100 M€ est celle anticipant une contraction budgétaire majeure. L'exercice 2025 pourrait s'en rapprocher. En termes d'impact, par le prisme de la modernisation routière, c'est le seul scénario qui impliquerait une suspension d'opérations en cours.

L'hypothèse optimiste à 150 M€ permet d'intégrer une opération particulièrement structurante pour le domaine ferroviaire à savoir l'acquisition de 14 matériels de type tram-train pour les périurbains bastiais et ajaccien budgétée à près de 122.7 M€ sur 5 ans (y compris travaux d'électrification) soit une moyenne d'environ 24.54 M€/an, qui ajoutée aux opérations en cours (réparation des cinq ponts ferroviaires de Muzzile, Albanu, Prunelli, Casamozza et Ascu, CCVU, aménagement et mise en accessibilité des gares principales) porte cette moyenne à près de 31.7 M€/an.

Autres opérations importantes que la Collectivité de Corse entend porter afin de garantir le maintien en conditions opérationnelles des installations ainsi que leur développement : révision à mi vie des AMG, la régénération du pont ferroviaire d'Ascu, le renouvellement des voies/ballast Casamozza/Bastia et la rénovation des gares de Calvi et l'Isula portant cette moyenne annuelle à 38 M€/an avec des pics de consommation sur certains exercices liés à l'achat des matériels roulants.

Cette hypothèse d'intégration des tram-trains a également été prise en compte, en variante, dans le scénario réaliste 2 à 130 M€/an venant réduire la part dévolue au bloc routes de 12 M€. Par ailleurs, cette opération ferroviaire serait la seule opération nouvelle du PPI.

L'hypothèse la plus ambitieuse est soumise à votre approbation dans la perspective d'une recherche active de financements associés.

Dans ce cadre de ce scénario préférentiel, pour la partie relevant de la modernisation du réseau routier (y compris le projet de résilience de l'ex-RD 84 rattaché à la maintenance), il est prévu un volume de dépenses sur 5 ans d'environ 231 M€ pour un niveau de recettes attendues autour de 143 M€. Pour la partie ferroviaire, il est envisagé un volume de dépenses autour de 190 M€ pour un niveau de recettes de 128 M€ soit un total estimé de recettes de 271 M€.

Le plan pluriannuel qui vous est 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 150 M€/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 de l'Exécutif.

Par ailleurs, les services travaillent déjà sur des opérations dont la maturité technique permettra un lancement au-delà du prochain PPI 2026/2030. C'est par exemple le cas de l'opération de déviation d'Ulmetu.

Il est à noter que la programmation proposée vise à mieux équilibrer les besoins en maintenance et en modernisation entre les territoires, après les efforts de rattrapage réalisés ces dernières années en matière de modernisation en Pumonti et de maintenance en Cismonte.

RENFORCEMENT DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LA COLLECTIVITÉ DE CORSE

Veille stratégique et diversification des sources de financement

Au regard de la nécessité de poursuivre l'effort en maintenance et en rénovation des infrastructures de transport et du volume des projets matures en cours de réalisation, ou imminents, il apparaît clairement qu'il est nécessaire de :

- Revoir le volume du PTIC dévolu à la Collectivité de Corse, dépositaire des infrastructures de transport à l'échelle de l'île et de ses territoires. Le volume initial de 250 millions d'euros de PTIC était déjà, précisons-le, insuffisant par nature pour répondre aux enjeux techniques concrets et physiques des réseaux routier et ferroviaire en termes de rattrapage ;
- Obtenir l'indexation sur la TVA de la DCT sur une base de 237 millions d'euros, telle que réclamée lors des récentes « Assises des transports » par l'ensemble des partenaires présents. Des reliquats durables, à venir, pourront être fléchés sur l'investissement des infrastructures de transports de manière claire et transparente.

Par ailleurs, la Collectivité de Corse, dans un souci de résilience budgétaire et de développement soutenu, mène une veille active pour identifier et exploiter toutes les sources de financement disponibles au service de ses infrastructures, notamment routières, portuaires, aéroportuaires et ferroviaires.

La DGA en charge des infrastructures de transport s'appuie sur une expertise avérée dans le montage de dossiers de cofinancement, mobilisant déjà un large éventail de dispositifs tels que :

- PEI, PTIC, CPER, FEDER (y compris React'EU) ;
- DSID, France Relance, FNADT, Fonds mobilités actives ;
- Excédent de DCT, fonds intempéries, etc.

Projets de maintenance et résilience des infrastructures

Face à un risque réel de sous-financement de la maintenance routière, les dépenses d'entretien n'étant pas éligibles aux grands programmes nationaux et européens, la Collectivité engage une réflexion de fond sur un nouveau modèle économique pour financer durablement les infrastructures.

D'ores et déjà, dans le cadre de la programmation 2025 du PTIC, deux projets structurants seront proposés à l'Etat :

- **Travaux de résilience de l'ex-RD 84 (de Portu à Francardu)** face aux risques liés aux aléas rocheux et aux effets du changement climatique ;
- **Travaux de confortement de talus** le long du réseau ferroviaire (tranche 9).

D'autres projets de ce type sont à l'étude notamment dans le Ghjussani (ex-RD963).

Ces projets visent à faire reconnaître la maintenance comme un enjeu stratégique, et non une variable d'ajustement budgétaire.

Négociation d'un nouveau pacte budgétaire en faveur des infrastructures

Dans la perspective de l'évolution institutionnelle et fiscale, la Collectivité de Corse portera une négociation globale avec l'Etat afin de préparer au mieux les fins d'exécution du PEI et de programmation du PTIC dans le but de :

- Obtenir un **deal structurant sur la période 2025-2040**,
- Ou conclure **des accords sectoriels ciblés** (ex. acquisition de trams-trains pour Bastia et Ajaccio, traitement de l'amiante environnemental, etc.).

Reconnexion au plan ferroviaire national

La Collectivité déplore l'exclusion injustifiée de la Corse du plan d'investissement ferroviaire de 100 milliards d'euros à horizon 2040, financé par l'Etat. Elle demandera formellement à être rattachée à ce dispositif, considérant les besoins de modernisation du réseau insulaire et les efforts déjà engagés localement.

Pistes d'économie à mettre en œuvre dans le domaine des infrastructures de transport

Dans un contexte de tension budgétaire et afin de préserver les capacités d'investissement de la Collectivité de Corse, plusieurs leviers d'économie sont identifiés et doivent être renforcés dans les mois à venir :

Optimisation de la commande publique

- Poursuivre et renforcer la stratégie d'achats engagée depuis la fusion des anciennes collectivités ;
- Etablir des plans d'actions achats pluriannuels avec des objectifs économiques et qualitatifs.

Choix de solutions techniques économes et durables

- Privilégier, lorsque cela est possible, des techniques à plus faible coût global et impact environnemental réduit (ex. : revêtements à froid, recyclage des matériaux in situ) ;
- Favoriser une approche raisonnée de la maintenance, axée sur les besoins réels du réseau et les zones prioritaires (privilégier le préventif au curatif).

Maîtrise du fonctionnement pour préserver l'autofinancement

- Optimiser les charges externalisées de fonctionnement liées à la gestion des infrastructures (entretien courant, énergie, contrats de maintenance, etc.) ;
- Identifier et activer de nouvelles recettes de fonctionnement éventuelles (redevances, conventions d'occupation, valorisation du domaine public, etc.) ;
- Plus globalement, maintenir un niveau d'épargne brute satisfaisant afin de garantir la soutenabilité du programme d'investissement.

II.4. LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET AEROPORTUAIRES

- Le volet portuaire et aéroportuaire du futur PPI sera élaboré conjointement avec le futur EP CCIC. Les différentes hypothèses consacrent un montant programmé minimal de 10 à 12 M€/an selon les scénarii.

- Compte tenu de l'évolution institutionnelle en cours, il sera présenté dans un second temps, probablement en fin d'année

CALENDRIER

Afin d'assurer la continuité de la programmation des investissements infrastructurels, le nouveau PPI vous est présenté dans ses parties routières et ferroviaires ; 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^{er} 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 revoyure programmatique des domaines routiers et ferroviaires afin de tenir compte, dans l'intervalle, d'une éventuelle validation de notre programmation infrastructurelle au titre du PTIC, du résultat de la négociation avec l'Etat portant sur un nouveau modèle économique des infrastructures en Corse ainsi que de la teneur des échanges au sein de l'hémicycle 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 locaux, 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 routières et ferroviaires
- **DE DONNER** mandat au Président du Conseil exécutif de Corse afin de conduire toute discussion avec l'Etat 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.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Bilan PPI 2017-2026 – Opérations réalisées et en cours

ANNEXE 2 : Tableau prévisionnel des routes à grande circulation

ANNEXE 3 : Bilan détaillé du domaine routier - PPI 2017-2026

ANNEXE 4 : Bilan détaillé du domaine ferroviaire - PPI 2017-2026

ANNEXE 5 : Bilan détaillé des domaines portuaires et aéroportuaires – PPI 2017-2026

ANNEXE 6 : FICHE SUIVI DE PROJET

ANNEXE 7 : Restitution de l'étude d'auscultation des chaussées

ANNEXE 8 : Premiers résultats du recensement des ouvrages d'art

ANNEXE 9 : Classification du réseau routier

ANNEXE 10 : Évolution des vigilances météorologiques par aléa et par territoire (2016–2024)

REALISATIONS FERROVIAIRES



Régénération de 3 tunnels



Confortement de parois

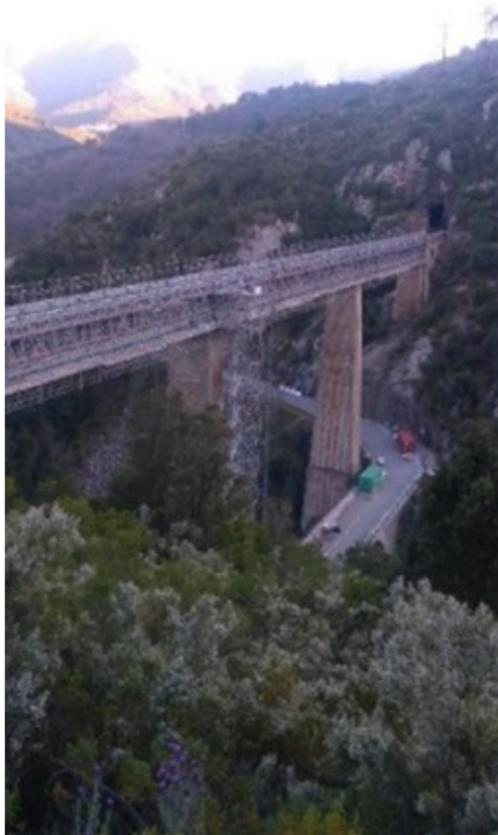


Dépôt de Casamozza

Pont du Vechju



Gare de Furiani



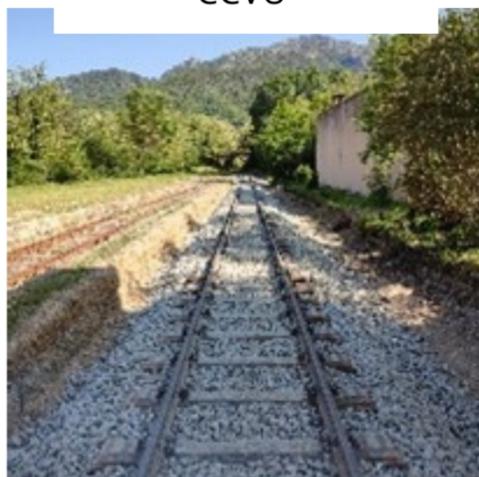
OPERATIONS FERROVIAIRES EN COURS



Gare d'Ajaccio



CCVU



Régénération de 5 ponts



REALISATIONS PORTS ET AEROPORTS



Terre Plein NE port de Bastia



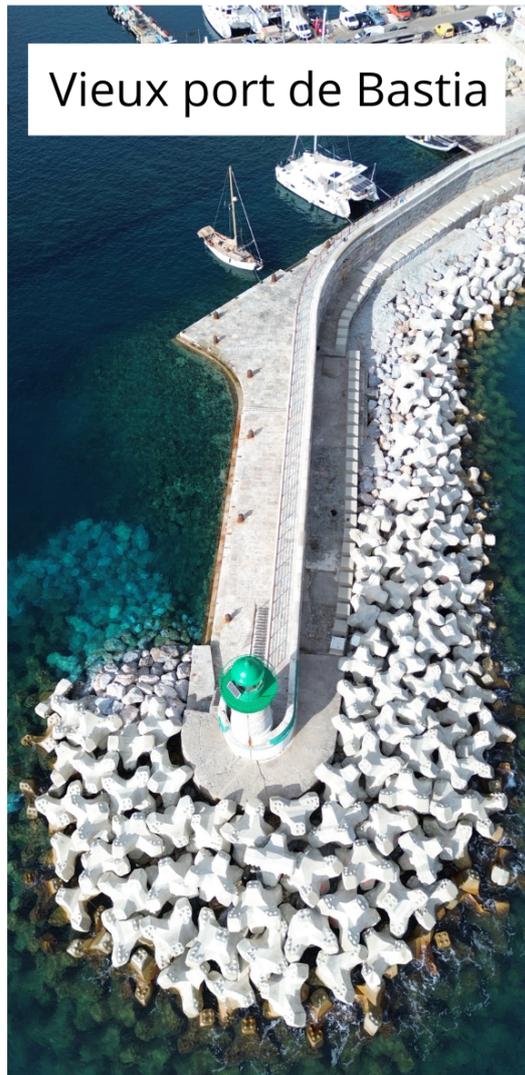
Quai IV Bunifaziu



Phare de Scogliu Longu



Aéroport de Figari



Vieux port de Bastia

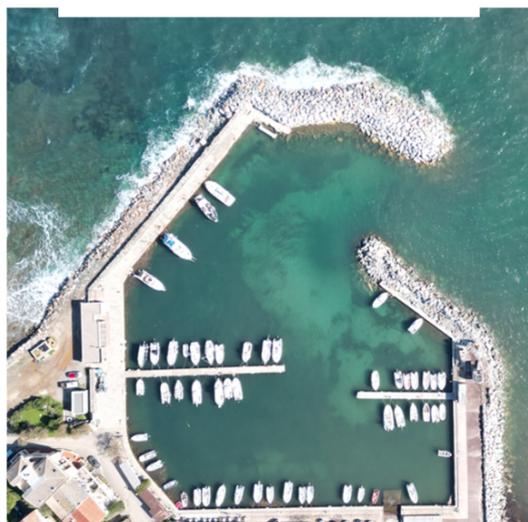
Aéroport de Calvi



Appontement Saint Joseph - Aiacciu



Ports de pêche



REALISATIONS ROUTIERES

Déviation Prupia



Créneau dépassement
San Ghjorghju



Voie verte Ricantu



Voie verte Ex-RD111- Aiacciu



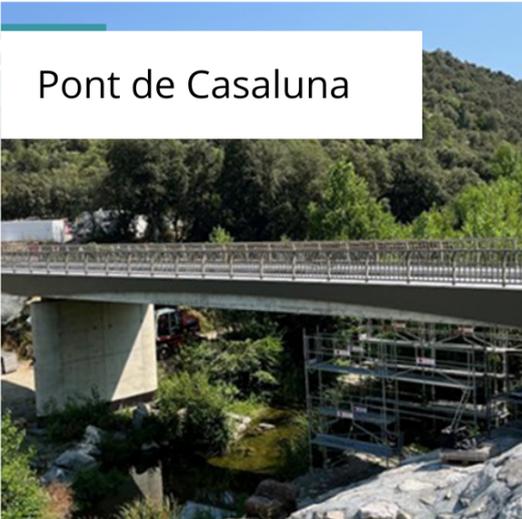
Voie verte Capu Laurosu



TAG Ghjunchetu - Ex-RT40



Pont de Casaluna



Funtanone di Vignale - Ex-RT20



Pont du Vechju



OPERATIONS ROUTIERES EN COURS



ANNEXE 2 : Tableau prévisionnel des routes à grande circulation

Ex-RT/RD	DEBUT	FIN
Ex-RT10	Bunifaziu – Giratoire (COSEC) Ex-RT10/RT40 PR 0	Lucciana – Giratoire (Casamozza) Ex-RT10/RT20 PR 148+007
Ex-RT20	Aiacciu - Giratoire (Gravona) Ex-RT20/RT21/RT40 PR 0	Lucciana Echangeur Ex-RT11 - Giratoire Est PR 136+050
Ex-RT30	Calvi - Port de plaisance PR 0	U Ponte à a Leccia - Giratoire Ex-RT20/RT30 PR 58+020
Ex-RT40	Aiacciu - Giratoire (Gravona) Ex-RT20/RT21/RT40 PR 0	Bunifaziu Ville Haute - Carrefour Ex-RT40/RD160 PR 136+580
Ex-RT50	Corti - Giratoire gare Ex-RT20/RT50 PR 0	Aleria Cateraggiu - Carrefour Ex-RT10/RT50 PR 47+260
Ex-RT11	U Viscuvatu Arena - Giratoire Ex-RT10/RT11 PR 0	Bastia - Nord Giratoire Noguès PR 25+015
Ex-RT12 Déviation Agglo	Furiani Fornacina - Giratoire Ex-RT11/RT12 PR 0	Bastia - Carrefour Ex-RT12/RD264 PR 4+600
Ex-RT21	Aiacciu - Mairie Place Foch PR 0	Aiacciu - Giratoire Ex-RT20/RT21/RT40 PR 6+256
Ex-RD 859	Figari – Carrefour Ex-RT40 PR 0	Giratoire de Stabiacciu Ex-RT10 PR 20+844

ANNEXE 3 : Bilan détaillé du domaine routier - PPI 2017-2026 (cf, tableau)

ANNEXE 4 : Bilan détaillé du domaine ferroviaire - PPI 2017-2026 (Cf, tableau)

ANNEXE 5 : Bilan détaillé des domaines portuaires et aéroportuaires

PORTS & AEROPORTS

PPI REALISE

DA	Budget		Cofinancement	
	GTIC	FBI	CCI	CCI
SC	31 650 000 €	0 €	8 550 000 €	
SC	8 140 000 €	0 €	2 000 000 €	
SC	23 100 000 €	4 500 000 €	6 800 000 €	
SC		0 €	0 €	
SC	11 900 000 €	0 €	1 500 000 €	
SC		0 €	0 €	
SC	74 490 000 €	4 500 000 €	18 350 000 €	

Résultats	Cofinancement		Participation CAC		Commentaires
	FBI	CCI	Subventions sur opér.	CCI	
	0 €	0 €	0 €	0 €	Pai de décision prises sur la MOA et le financement associé
	0 €	0 €	0 €	0 €	Pai de décision prises sur la MOA et le financement associé
	20 273 473 €	4 577 000 €	5 518 029 €	3 095 631 €	Opération portée par la MOA et le financement associé
	3 811 412 €	0 €	162 500 €		Réalisation
	0 €	0 €	0 €	0 €	Opération portée par la CCI - Pai de mise en œuvre à ce jour
	0 €	0 €	0 €	0 €	Opération portée par la CCI - Pai de mise en œuvre à ce jour
	4 750 000 €	0 €	0 €	0 €	Réalisation
Résultats	28 844 885 €	4 577 000 €	5 680 529 €	3 095 631 €	

SC	22 900 000 €	0 €	6 000 000 €	
SC	1 700 000 €	1 600 000 €	700 000 €	
SC	21 100 000 €	9 400 000 €	0 €	
CI		1 700 000 €	0 €	
SC	5 000 000 €	0	2 300 000 €	
SC	13 200 000 €	3 500 000 €	3 000 000 €	
SC	13 200 000 €	0	3 500 000 €	
SC	76 200 000 €	16 200 000 €	16 800 000 €	

	0 €	?	?	?	Pai de décision prises sur la MOA et le financement associé
	1 700 000 €	1 600 000 €	700 000 €		Réalisation
	36 831 500 €	11 179 500 €	-€		Réalisation
	0 €	-€	-€		Opération portée par la CCI - Démarrage en cours
	0 €	-€	-€		Opération portée par la CCI - Pai de mise en œuvre à ce jour
	7 300 000 €	3 500 000 €	1 500 000 €		Réalisation
	0 €	?	?		Opération portée par la CCI - Pai de mise en œuvre à ce jour
	0 €	?	?		Etudes de programmation réalisées. Attente des salaires à donner
Résultats	45 911 500 €	16 379 500 €	2 500 000 €	0 €	

ANNEXE 6 : FICHE SUIVI DE PROJET



PONT DE CASALUNA

Principiu / Début : 06/02/2019
 Organization / Organisation : DGAITMB
 Fine / Fin : 28/08/2023
 Tippu / Type : Route

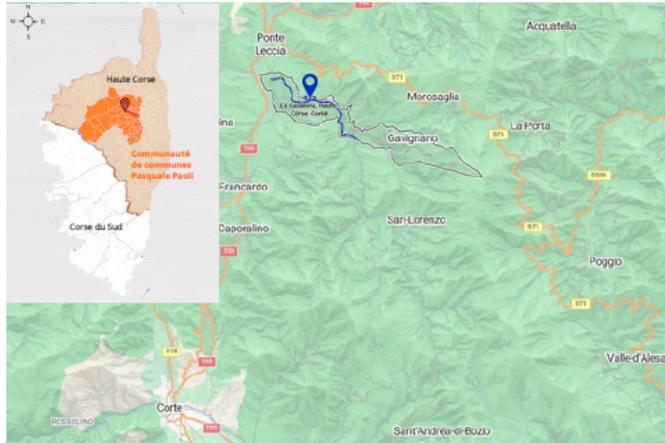
Scopu / Objectif :

Le pont de Casaluna emporté lors des crues exceptionnelles de novembre 2016 a été détruit.

L'objectif de cette reconstruction est donc un investissement stratégique dans la résilience, la sécurité et la durabilité des infrastructures de transport.

Ambiente / Météo :

Avanzamentu / Avancement : **66 %**



Commenti / Commentaires :

Incerti / Aléas :

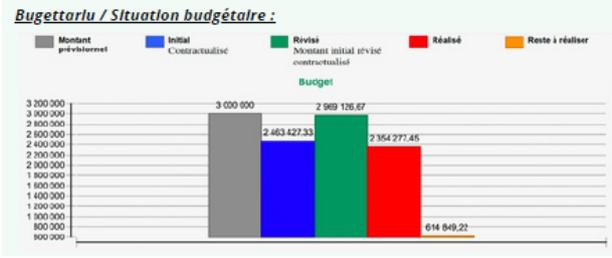
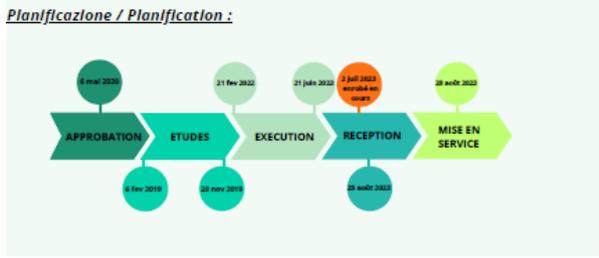
Planu di finziamentu / Plan de financement :

Montant budgétaire des travaux : 3 000 000,00 € HT

Co Financier :	Montants :
Etat 70 %	1 876 111,22 € HT
CDC 30 %	804 047,67 € HT

Mercatu / Marché :

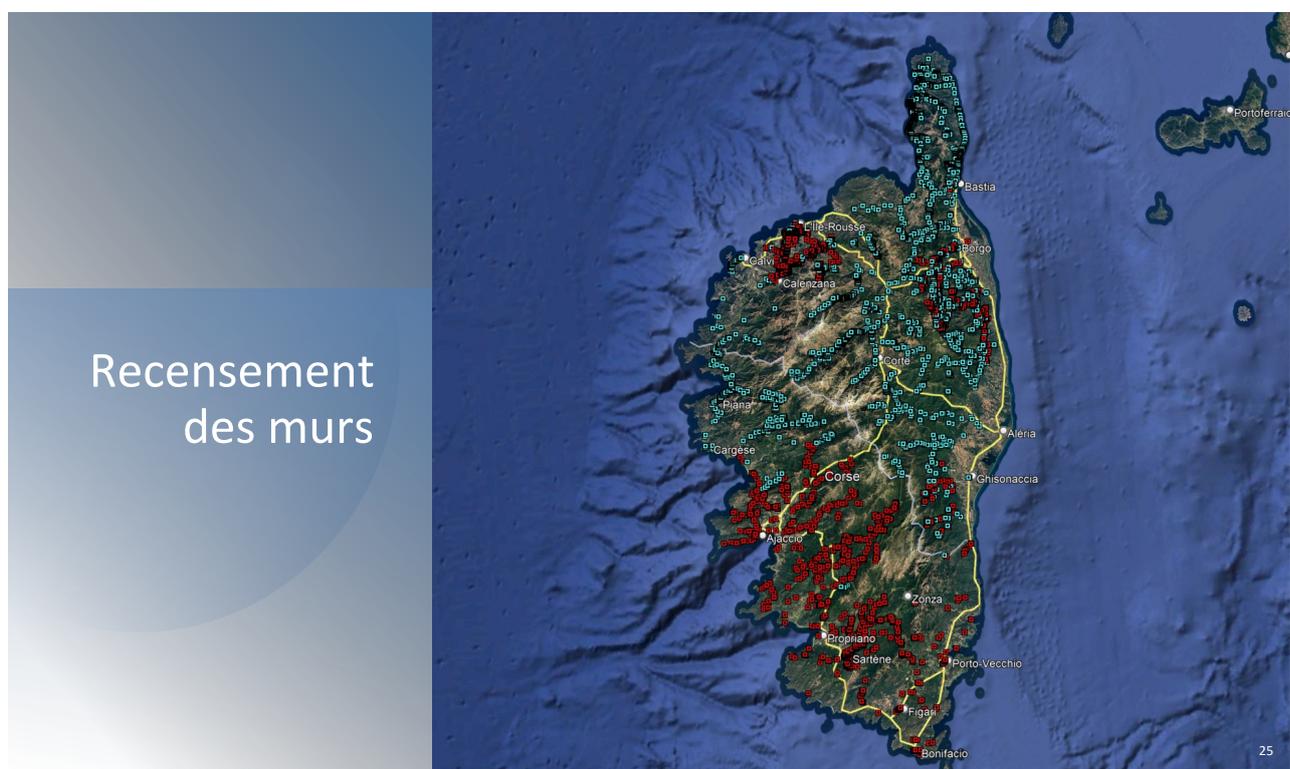
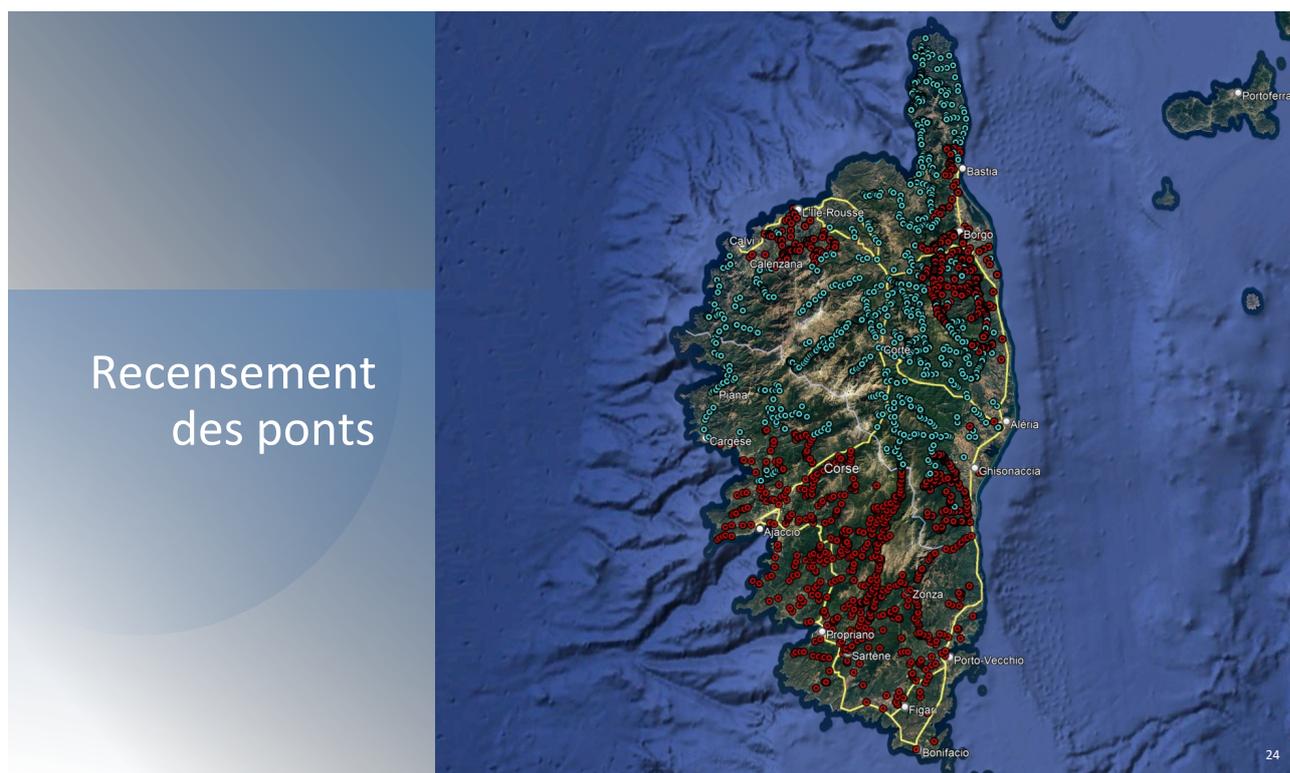
	Montants HT :	Montants TTC :
Etudes :	209 518,92 €	251 422,70 €
Travaux :	2 470 639,97 €	2 717 703,97 €



ANNEXE 7 : Restitution de l'étude d'auscultation des chaussées



ANNEXE 8 : Premiers résultats du recensement des ouvrages d'art



Rouge : Première phase de recensement

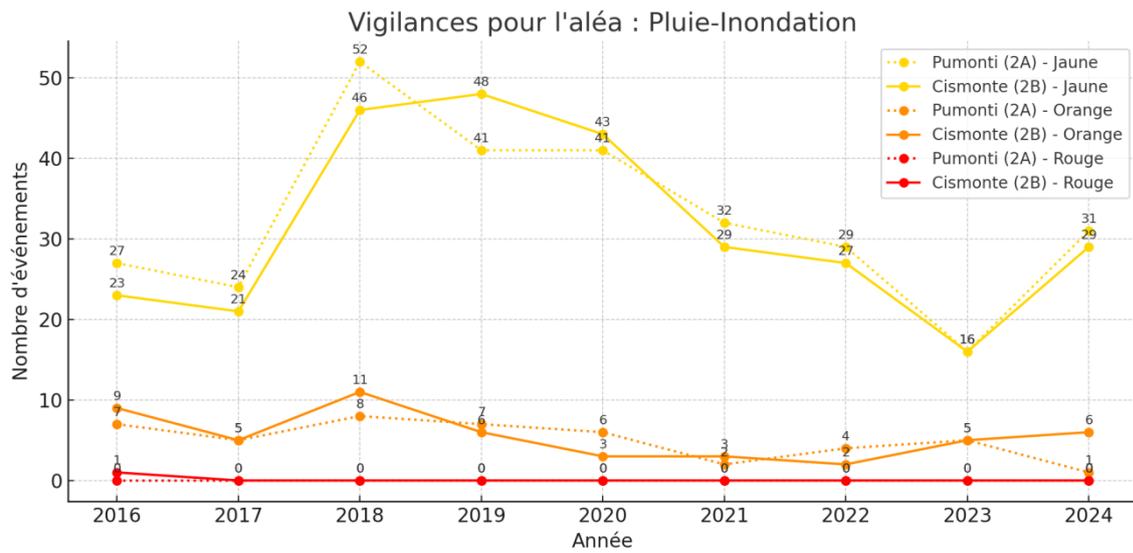
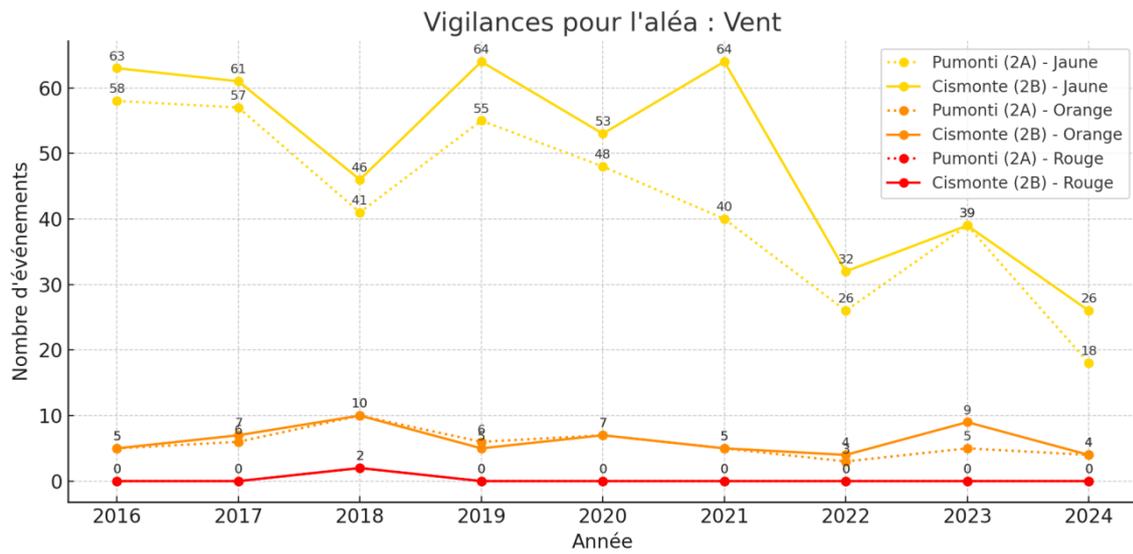
Bleu : Deuxième phase de recensement

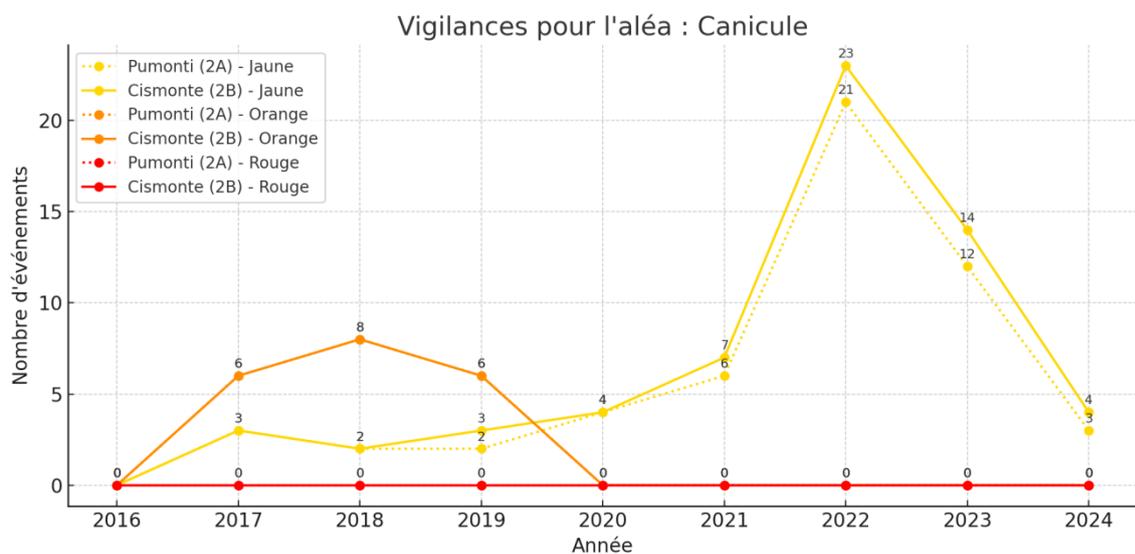
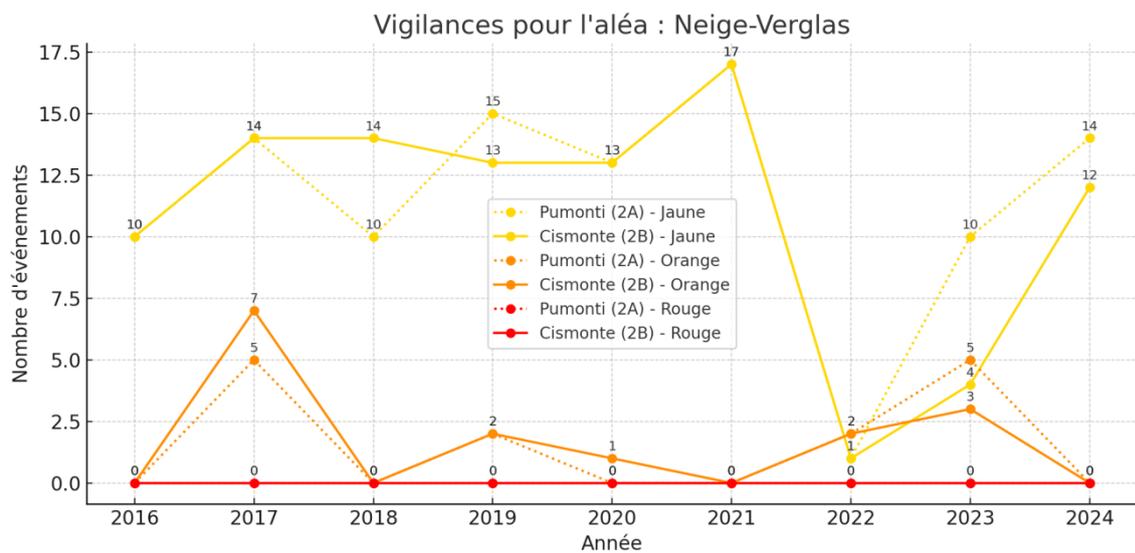
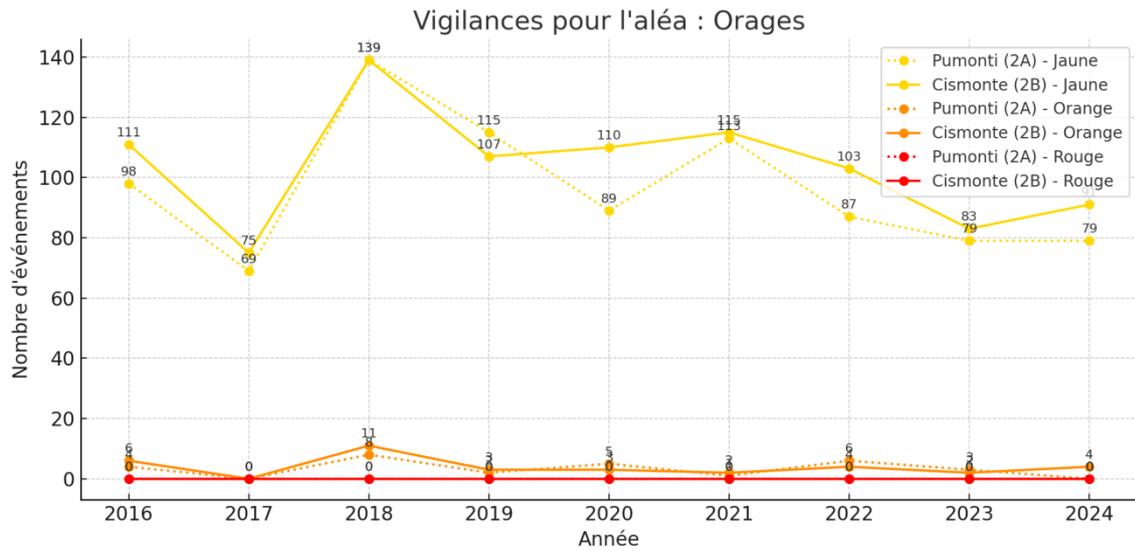
Ponts notés 3 et 3U



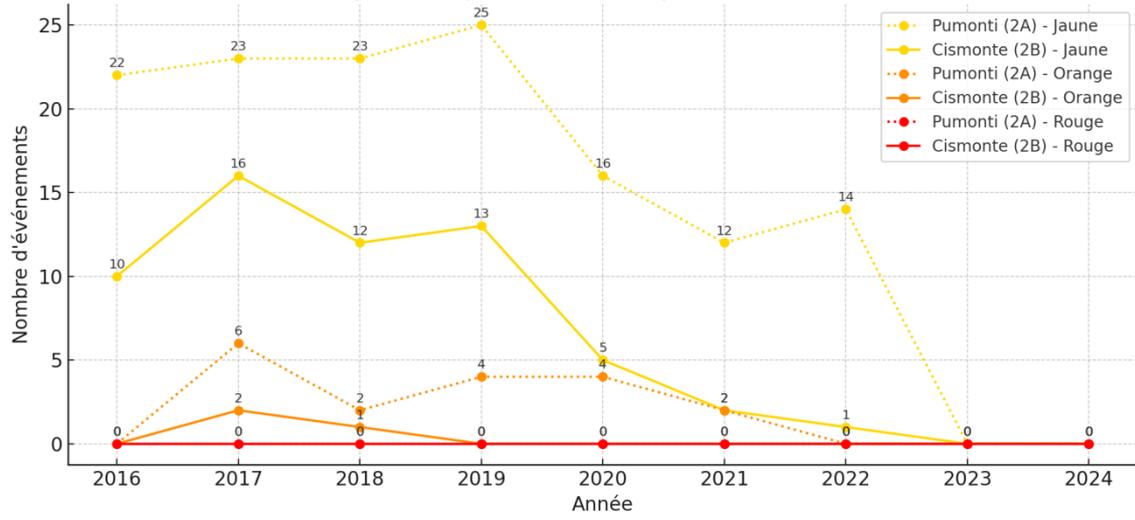
ANNEXE 9 : Classification du réseau routier

Annexe 10 - Évolution des vigilances météorologiques par aléa et par territoire (2016–2024)

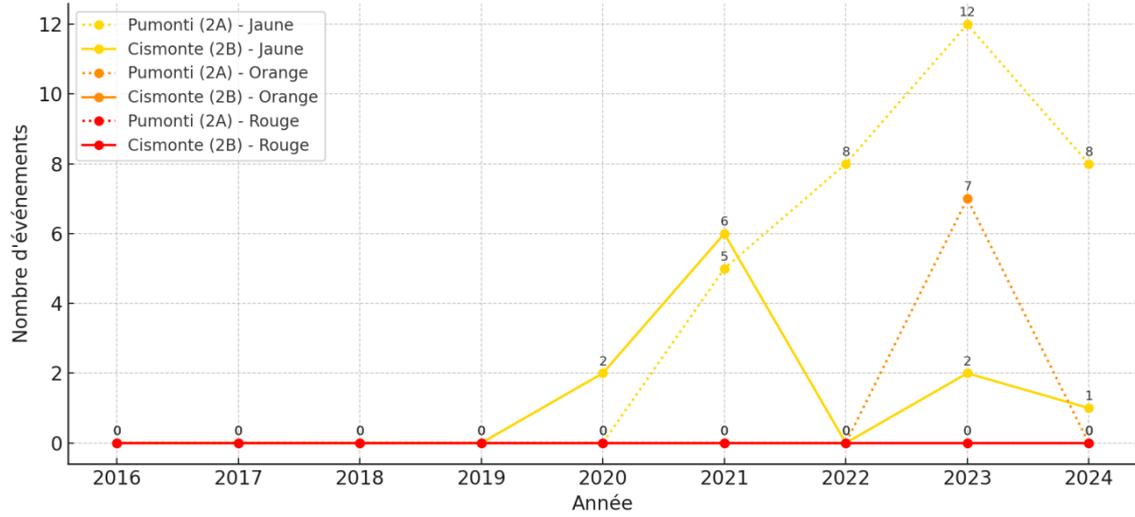




Vigilances pour l'aléa : Vagues-Submersion



Vigilances pour l'aléa : Crues



ANNEXE 3 - BILAN DETAILLE DU PPI 2017/2026 - ROUTES



Opérations	Typologie Operation	Territoire	Cofinancement	Montant initial de l'opération	Montant revalorisé à date de juin 2025	Réalisé
OPERATIONS FIGURANT AU PPI 2017/2026						
Déviaton de Santa Lucia di Portivechju Ex-RT10	Déviaton / Traverse	CC de l'Ala-Rocca		29 700 000,00		0,00
Aménagement du Boulevard Urbain Sud de Portivechju	Déviaton / Traverse	CC du Sud Corse	PEI	4 400 000,00	4 400 000,00	3 028 567,00
Contournement de Panta-di-Castica	Déviaton / Traverse			14 300 000,00		0,00
Contournement de A Ghisanaccia	Déviaton / Traverse			5 500 000,00		0,00
Création d'un giratoire entrée Nord d'A Ghisanaccia	Aménagement de sécurité	CC Fiumorbu Castellu		800 000,00		0,00
Traverse de Santa Lucia di Miriani	Déviaton / Traverse	CC de la Costa Verde	Commune	1 870 000,00	3 000 000,00	1 031 211,00
Giratoire de San Bancoradi (ex-RT10/RD106)	Aménagement de sécurité	CC de la Castagniccia-Casica		1 000 000,00	1 000 000,00	878 612,00
Aménagement de sécurité à Monte (Casamozza et Arenu)	Aménagement de sécurité	CC de la Castagniccia-Casica	PTIC?	1 650 000,00	1 650 000,00	100 000,00
Giratoire d'Agnarella - Portivechju	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse	Commune	1 100 000,00	1 100 000,00	1 075 601,00
TAG de Santa Manza - Ex-RT10/RD60	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse		660 000,00	550 000,00	0,00
TAG de Saarbonu - ExRT10/RD158	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse		550 000,00	550 000,00	417 937,00
TAG de Cavalu Mortu - Ex-RT10	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse		440 000,00		0,00
TAG de Canale di Verde - ex-RT10/RD17	Aménagement de sécurité	CC Costa Verde		550 000,00	550 000,00	637 138,00
TAG de Figaretu - U Pogghju A Mizana	Aménagement de sécurité	CC Costa Verde		550 000,00	550 000,00	500 000,00
TAG de Tagliu à Isulacci - Ex-RT10/RD30	Aménagement de sécurité	CC Costa Verde		350 000,00	850 000,00	0,00
Tunnel de Bastia (donnée financière incertaine)	Grands travaux de modernisation	CA de Bastia	PEI	38 500 000,00	40 000 000,00	18 078 510,00
Déviellation du carrefour de Montessuru	Aménagement de sécurité			16 500 000,00	0,00	0,00
Déviellation du carrefour de Furtani	Aménagement de sécurité	CA de Bastia	PEI	2 950 000,00	2 950 000,00	2 950 000,00
Déviellation du carrefour de Casatona	Aménagement de sécurité	CA Mirana Golu	PEI	2 500 000,00	2 500 000,00	2 500 000,00
Voie nouvelle Bastia - Furtani y compris E5/E7 et tranchée couverte	Déviaton / Traverse	CA de Bastia	PEI	27 500 000,00	50 000 000,00	9 837 516,00
Aménagement des carrefours de Socondis et de Balone - Déviellation du Giratoire de la Gronza	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	PEI	16 500 000,00	23 000 000,00	13 121 759,00
Ex-RT 2012 Mis à l'arrêt entre Giratoire Livornu et Mizana - Déviellation des carrefours de Balone et d'Ala	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	PTIC ?	11 000 000,00	35 000 000,00	0,00
Déviellation du carrefour ex-RT20/Ex-RD1 - Mizana - Culufr - Sarula	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	PTIC?	8 800 000,00	10 000 000,00	0,00
Traverse de la commune de I Pari	Déviaton / Traverse	CA du Pays Ajaccien	PEI	6 380 000,00	6 380 000,00	6 349 509,00
Traverse de la route du calvaire à Corti	Déviaton / Traverse	CC Centru Corsica	DSID?	2 200 000,00	1 500 000,00	0,00
Giratoire de l'Oriente à Corti	Aménagement de sécurité	CC Centru Corsica		1 100 000,00	2 500 000,00	0,00
Venacu - Tranche 1 - Carrefour Nucola	Aménagement de sécurité	CC Centru Corsica		900 000,00	900 000,00	900 000,00
Aménagement de sécurité entre U Ponte à Leccia et Casamozza - Création de créneaux de déassement entre U Ponte à Leccia et Le Feu di	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli	PTIC?	9 350 000,00	12 000 000,00	0,00
Rectification d'un village et d'aménagement de la traverse de Fontaine di Vignale	Aménagement de sécurité	CC Marana-Golu	PEI	4 000 000,00	4 000 000,00	3 423 875,00
Aménagement de sécurité U Ponte à Leccia - Casamozza - un créneau à Bertalagna	Aménagement de sécurité	CC Marana-Golu	PTIC?	2 750 000,00	3 500 000,00	0,00
Aménagement du giratoire Ex-RT20/RD503	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli		2 200 000,00		0,00
TAG de Veru - RT20/RD4	Aménagement de sécurité	CC Celavu Prunelli		550 000,00	800 000,00	0,00
Traverse de Luciana Giratoire station Mercalli	Déviaton / Traverse	CA Marana Golu	PTIC?	2 200 000,00		0,00
Aménagement du fond de baie d'Alacci	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien		14 300 000,00		0,00
Contournement de Itzula - nouveau projet	Déviaton / Traverse	CC Isula Balagna		8 000 000,00	10 000 000,00	0,00
Traverse de Lumiu	Déviaton / Traverse	CC Calvi Balagna	Commune?	2 200 000,00	5 000 000,00	0,00
Giratoire Palasca - Belgodi - exRT30/RD363	Aménagement de sécurité	CC Isula Balagna		3 000 000,00		2 900 000,00
TAG d'Urtaca - Ex-RT30/RD208	Aménagement de sécurité	CC Isula Balagna		550 000,00		430 000,00
TAG des "Marnes de Davia" à A Curbaghja - ex-RT30/RD313	Aménagement de sécurité	CC Isula Balagna		550 000,00	550 000,00	439 326,00
TAG de Foglia - Ex-RT30/RD151	Aménagement de sécurité	CC Isula Balagna		550 000,00		159 598,00
Déviaton de Prupis	Déviaton / Traverse	CC du Sarlinese Valincu Taravu	PEI	15 400 000,00	15 400 000,00	15 400 000,00
Aménagement de la traverse de Santè	Déviaton / Traverse	CC du Sarlinese Valincu Taravu	Commune/Feder	3 200 000,00	3 200 000,00	3 529 058,00
Traverse de Pitretu-Bicchiglia	Déviaton / Traverse	CC du Sarlinese Valincu Taravu	Commune	2 200 000,00		2 200 000,00
Aménagement des créneaux de déassement entre Santè et Roccapina - sécurisation du carrefour de Santè	Grands travaux de modernisation	CC du Sarlinese Valincu Taravu/CC du Sud Corse	PTIC?	24 200 000,00	30 000 000,00	0,00
Aménagement parking Ulmetu	Aménagement de sécurité	CC du Sarlinese Valincu Taravu		2 150 000,00	2 150 000,00	1 695 052,00
Giratoire de la route de Lusa - exRT40/RD268 - Modification du projet - sécurisation par la réhabilitation	Aménagement de sécurité			500 000,00		0,00
TAG d'Ecchia A Suaredde	Aménagement de sécurité	CC Celavu Prunelli	PTIC?	550 000,00	800 000,00	510 888,00
Voie nouvelle Caldancia - Budiccone renommée pénétrante Nord-Est d'Alacci	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	PEI	33 000 000,00	50 000 000,00	5 075 654,00
Déviellation du carrefour de Budiccone	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	PEI	5 500 000,00	16 000 000,00	0,00
Requalification de la rocade d'Alacci - Giratoire d'Alata / Giratoire de Budiccone	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	PEI	13 200 000,00	13 200 000,00	14 354 223,00
Voie nouvelle Alata - Loretu	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	PTIC?	13 750 000,00	15 500 000,00	0,00
Création d'une voie directe dans le giratoire de Caldancia dans le sens Alacci - Sarula	Aménagement de sécurité	CA du pays ajaccien		500 000,00	500 000,00	470 801,00
SOUS-TOTAL OPERATIONS EN COURS				236 220 000,00		34 552 891,00
SOUS-TOTAL OPERATIONS TERMINEES				82 680 000,00		77 441 944,00
SOUS-TOTAL OPERATIONS NON LANCEES				42 900 000,00		0,00
TOTAL OPERATION PPI				361 800 000,00		111 994 835,00
OPERATIONS AJOUTEES AU PPI						
Déviaton de Pignu et accès à l'aéroport ex-RD85/RD322	Déviaton / Traverse	CC du Sud Corse	PEI	5 500 000,00	5 500 000,00	9 371 944,00
Mise en 2X2 des créneaux du Col St-Georges et de Casalabriva	Aménagement de sécurité	CC de la Pieve de l'Omanu	PTIC RELANCE	4 620 000,00	4 620 000,00	2 242 678,00
Création d'une voie verte Alacci-A-Bastillacca	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien/CC Celavu - Prunelli	FMA/France relance	4 540 000,00	4 540 000,00	3 887 242,00
Aménagement d'une voie verte sur l'ex RT21 - Agrettu	Mobilité douce	CA du Pays ajaccien	Feder Reard/EU	1 324 000,00	1 324 000,00	1 211 055,00
Aménagement d'une voie verte du PR132+540 au PR134+080 - Bunflazu - Ex RT40	Mobilité douce	CC du Sud Corse	Feder Reard/EU	3 850 000,00	3 850 000,00	2 887 480,00

Mise en 2X2 du créneau de dépassement - ex-RT20 - Tavera	Aménagement de sécurité	CC Celvru-Prunelli	PTIC RELANCE	1 000 000,00	1 000 000,00	336 102,00
Calibrage et rectification entre 2 carrefours - ex-RD268 - Santa Lucia di Tallà	Grands travaux de modernisation	CC de l'Arta-Rocca	PEI	7 150 000,00	7 150 000,00	7 003 121,00
Aménagement de l'ex RD111 sur la section Trotter-Camelière - Aiacciu	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien	Commune/CAPA/PEI	5 400 000,00	5 400 000,00	5 594 569,00
Reconstruction de la chaussée de Pisciottellu au col de Bellavalle - Grosseletti à Pigna/Abbreccia	Aménagement de sécurité	CC de la Pieve de l'Oranu	PTIC RELANCE	5 500 000,00	5 500 000,00	4 489 664,00
Aménagement de la traversée de Livis - Ex RD268	Déviaton / Traversée	CC de l'Arta-Rocca	Commune	5 135 000,00	5 135 000,00	1 764 757,00
Reconstruction du pont de Casaluna- Ex RD39	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli	PEI	3 300 000,00	3 300 000,00	2 891 107,00
Renforcement de l'itinéraire de l'ex RD84	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli	PEI	3 000 000,00	3 000 000,00	2 862 235,00
Renforcement de l'itinéraire de l'ex RD33	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli	PEI	2 500 000,00	2 500 000,00	2 401 415,00
Élargissement sur 3km entre Solta et Borioù - RD59	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse	PEI	1 800 000,00	1 800 000,00	502 874,00
Calibrage et rectification de la RD4 entre Veru et le col de l'Arfavellu	Aménagement de sécurité	CC Celvru-Prunelli	PEI	2 500 000,00	2 500 000,00	2 511 693,00
Élargissement de 4 ponts ex RD255	Aménagement de sécurité	CC Celvru-Prunelli		1 500 000,00	1 500 000,00	1 336 013,00
Traversée de Carghjèse	Déviaton / Traversée	CC Spelunca-Liamone	Commune	1 200 000,00	1 200 000,00	1 114 938,00
RD381 - Élargissement de la route de Lava	Aménagement de sécurité	CA du Pays ajaccien		1 400 000,00	1 400 000,00	1 398 670,00
Confortement et élargissement des ponts de Ciacconu 1 et 2	Aménagement de sécurité	CC Pieve de l'Oranu		1 000 000,00	1 000 000,00	957 610,00
Création d'une bande cyclable sur l'ex RD111B	Mobilité douce	CA du pays ajaccien	FMA	660 000,00	660 000,00	565 338,00
Ex-RT10 - Fuseaux U Viscuvatu à Prunelle - Etude	Aménagement de sécurité	CC de la Castagniccia-Casinca		1 000 000,00	1 000 000,00	287 691,00
Déviaton du carrefour de Tragone - Ex RT11	Grands travaux de modernisation	CC de Mariana-Golu	PTIC	15 000 000,00	15 000 000,00	280 854,00
Sécurisation du carrefour entre l'ex RT 10 et l'ex RD 545 sur la commune d'U Subaghiu	Aménagement de sécurité	CC de Fium'Orbu Castellu	PTIC?	895 000,00	895 000,00	90 000,00
Opération de requalification du territoire de Propià	ORT	CC du Sarinèse Valincu Taravu	Commune/DSID	4 800 000,00	4 800 000,00	3 277 874,00
Aménagement de l'ex RT21 et création d'une piste cyclable à l'entrée de ville d'Aiacciu	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien	FMA	1 155 000,00	1 155 000,00	1 114 615,00
Aménagement des carrefours de Valpagnaju, Pisciotta Rossa, Plicchju et Création d'une VSLV	Aménagement de sécurité	CA du Pays Ajaccien	PEI	4 700 000,00	4 700 000,00	2 646 260,00
Créneau de dépassement Vizzavona - Ex RT20	Aménagement de sécurité	CC du Celvru-Prunelli	PEI	2 200 000,00	2 200 000,00	2 504 485,00
Aménagement de la traversée d'Aucciani - ex RD29/227	Déviaton / Traversée	CC du Celvru-Prunelli	Commune	2 090 300,00	2 090 300,00	1 730 425,00
Aménagement de l'ex RD 368 entre la rocade et le carrefour de Marina di Fiori - Portivectju	Déviaton / Traversée	CC du Sud Corse	FEDER/Commune	3 000 000,00	3 000 000,00	300 000,00
Aménagement d'un carrefour ex-RD 413-RD 151 - Sant'Antoninu	Aménagement de sécurité	CC de Calvi Balagna		946 000,00	946 000,00	940 000,00
Ex-RD 231 - Recalibrage-Élargissement d'un pont vide	Aménagement de sécurité	CA de Bastia	FNADT	1 000 000,00	1 000 000,00	500 000,00
Ex-RD 151 - Recalibrage PK 30 - PIGNA	Aménagement de sécurité	CC de l'île-Rousse - Balagna		872 000,00	872 000,00	872 000,00
Traversée de Buccagna	Déviaton / Traversée	CC Celvru Prunelli	Commune	500 000,00	500 000,00	471 965,00
TAG de Ghjunchetu RT40 RD 165	Aménagement de sécurité	CC du Sarinèse Valincu Taravu		600 000,00	600 000,00	494 890,00
Ex RD 55 élargissement du pont De Lanfranchi	Aménagement de sécurité			300 000,00	300 000,00	239 498,00
Ex RD 69 élargissement du pont d'Aboncioli	Aménagement de sécurité			440 000,00	400 000,00	277 434,00
Ex RD 149 calibrage et rectification du tracé Giannacciu-Sarlu	Aménagement de sécurité			950 000,00	950 000,00	773 859,00
Ex RT40/RT22 aménagement d'un carrefour tourne à gauche	Aménagement de sécurité			360 000,00	360 000,00	318 580,00
Ex RD 27A aménagement d'un parking à Esu Bastelica	Aménagement de sécurité			900 000,00	900 000,00	747 393,00
E RD 3 élargissement d'Ocana au col de Mercupu	Aménagement de sécurité			1 250 000,00	1 250 000,00	1 223 064,00
RD 268 aménagement de la traversée de San Gavinu di Carlini	Déviaton / Traversée			830 000,00	830 000,00	483 943,00
Ex RD 111 section 3 Santa Lina Scudo	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien		4 000 000,00	4 000 000,00	3 901 735,00
Ex RD 111 aménagement section 2 Crête Santa Lina	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien		4 408 000,00	4 408 000,00	3 464 297,00
Ex RD 81 aménagement de la Balisaccia jusqu'à la Liaca				16 000 000,00	16 000 000,00	13 108 811,00
Gratière Entrée Nord RT10	Aménagement de sécurité			800 000,00	800 000,00	800 000,00
RT 10 TAG Querciolu Sorbu Ocagnano	Aménagement de sécurité			500 000,00	500 000,00	500 000,00
TOTAL OPERATIONS AJOUTEES AU PPI				132 375 300,00		96 680 108,00
TOTAL TOUTES OPERATIONS CONFONDUES				494 175 300,00		288 674 943,00

ANNEXE 4 - BILAN DETAILLE DU PPI 2017/2026 - FER

Opérations	Cofinancement	Montant initial de l'opération	Montant de l'opération révisé	Réalisé
OPERATIONS FIGURANT AU PPI 2017/2026				
Régénération des ponts de Muzzile, Casamozza, Prunelli, Albanu et Ascu	PEI	5 500 000,00	15 200 000,00	6 850 242,00
Régénération du pont du Vecchju	PEI	3 400 000,00	4 100 000,00	4 001 901,00
Mise en sécurité des tunnels fusionné avec radio sol train	PEI	4 000 000,00	5 800 000,00	410 414,00
Confortement de parois T8	PEI	2 200 000,00	2 200 000,00	1 881 433,00
Aménagement et mise en accessibilité des points d'accès au réseau (PEM Alacciu, PEM Caldaniccia, Ucciani, Vizzavona, Venacu, PEM Corti, Tallone, PEM Casamozza, PEM Borgu)	PEI	12 100 000,00	14 900 000,00	1 077 290,00
Régénération des 3 tunnels Poghju, St Pierre, Agazza	PEI	3 300 000,00	6 100 000,00	3 193 144,00
Confortement de parois T3-T7	PEI	1 500 000,00	1 600 000,00	2 262 804,00
Sécurisation des PN	PEI	3 300 000,00	3 300 000,00	234 601,00
CCVU phase 1 (études) + CCVU phase 2 (14 gares)+CCVU Calvi-Ile Rousse+Algajola+CCVU phase 3 (2 gares - entrecroisement Ricento)+CCVU Entrecroisement de BASSANESE	CPER/FEDER	49 500 000,00	50 200 000,00	45 649 788,00
Modernisation de 8 haltes	FEDER	4 200 000,00	6 700 000,00	6 700 000,00
Résiliation marchés dépôt de Bastia, fourniture AMG		3 300 000,00	0,00	0,00
Mise hors eau et air des bâtiments gare		3 700 000,00	0,00	0,00
Acquisition Matériel roulant tram train 8 rames		54 600 000,00	75 000 000,00	0,00
Prolongement Plaine Orientale jusqu'à l'Fulleli		44 000 000,00	48 000 000,00	0,00
Pôle d'échange de Bastia		10 900 000,00	0,00	0,00
Réalisation des 3 haltes supplémentaires	FEDER	2 200 000,00	2 200 000,00	13 827,00
Pôle d'échange de Mizana	CPER	5 550 000,00	5 550 000,00	25 634,00
Etude d'un nouveau centre de maintenance à Mizana		1 000 000,00	1 000 000,00	0,00
Système d'Information Voyageurs	France RELANCE	2 200 000,00	2 200 000,00	2 192 457,00
Aménagements arrêts routiers		11 000 000,00	0,00	0,00
Nouveau terminus périurbain Est Ile Rousse		5 500 000,00	5 500 000,00	0,00
Modernisation de la gare de Calvi		1 230 500,00	1 230 500,00	32 258,00
SOUS-TOTAL OPERATIONS TRAVAUX EN COURS		192 880 500,00	232 280 500,00	58 367 944,00
SOUS-TOTAL OPERATIONS TERMINEES		24 500 000,00	33 400 000,00	17 235 139,00
SOUS-TOTAL OPERATIONS NON LANCEES		33 100 000,00	0,00	0,00
TOTAL OPERATIONS PPI		250 480 500,00	265 680 500,00	75 603 083,00
OPERATIONS AJOUTEES DANS LE PPI				
Transfert du dépôt de Bastia à Casamozza	PEI	6 430 000,00	7 200 000,00	7 118 792,00
TOTAL OPERATIONS AJOUTEES DANS LE PPI		6 430 000,00	7 200 000,00	7 118 792,00
TOTAL TOUTES OPERATIONS CONFONDUES		256 910 500,00	272 880 500,00	82 721 875,00

PORTS & AEROPORTS

PPI PREVISIONNEL

Annexe	Infrastructures	Nom	Activités	Objectifs	MOA	Budget		Cofinancement	
						€ TTC	PEI	CCI	
5.1	Aéroport	AIACCIU	Commerce	Réfection de la piste	CdC	31 650 000 €	0 €	8 550 000 €	
				Renforcement des taxiways					
5.3	Aéroport	BASTIA	Commerce	Renforcement de la piste	CdC	8 140 000 €	0 €	2 000 000 €	
5.2	Aéroport	FIGARI	Commerce	Renforcement de la piste	CdC	23 100 000 €	4 500 000 €	6 300 000 €	
				Extension parkings					
5.4	Aéroport	CALVI	Commerce	Renforcement de la piste	CdC	11 600 000 €	0 €	1 500 000 €	
				Renforcement du parking aviation commerciale					
				Réaménagement du parking AF/AG					
Total						74 490 000 €	4 500 000 €	18 350 000 €	

4.1	Port	AIACCIU	Commerce	Renforcement de la jetée de la Citadelle	CdC	22 000 000 €	0 €	6 000 000 €	
4.5	Port	BASTIA	Commerce	Extension terre-plein Nord Est	CdC	1 700 000 €	1 600 000 €	700 000 €	
4.6	Port	BASTIA	Plaisance	Ouvrages portuaires et maritimes	CdC	21 100 000 €	9 400 000 €	0 €	
4.7	Port	ISULA	Commerce	Modernisation du port	CCI		1 700 000 €	0 €	
4.2	Port	PRUPIA	Commerce	Extension de la digue Est	CdC	5 000 000 €	0	2 300 000 €	
4.3	Port	BUNIFAZIU	Commerce	Réfection du quai IV	CdC	13 200 000 €	3 500 000 €	3 000 000 €	
				Réfection périphérique du quai					
4.4	Port	PORTICECHIU	Commerce	Dragage du bassin portuaire	CdC	13 200 000 €	0	3 600 000 €	
Total						76 200 000 €	16 200 000 €	16 600 000 €	

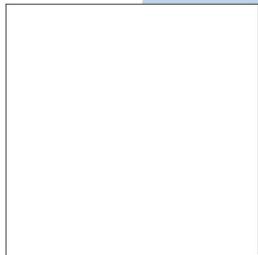
PPI REALISE

Réalisés	Cofinancement		Participation CdC		Commentaires
	PEI	CCI	Subventions sur opér.	CCI	
0 €	0 €	0 €			Pas de décision prise sur la MOA et le financement associé
0 €	0 €	0 €	3 955 631 €		Pas de décision prise sur la MOA et le financement associé
0 €	0 €	0 €			Opération portée par la CCI - Pas de mise en œuvre à ce jour
20 273 473 €	4 577 000 €	5 518 029 €			Réalisée
3 811 412 €	0 €	162 500 €			Réalisée
0 €	0 €	0 €			Opération portée par la CCI - Pas de mise en œuvre à ce jour
0 €	0 €	0 €	1 220 000 €		Opération portée par la CCI - Pas de mise en œuvre à ce jour
4 760 000 €	0 €	0 €			Réalisée
28 844 885 €	4 577 000 €	5 680 529 €	5 175 631 €		

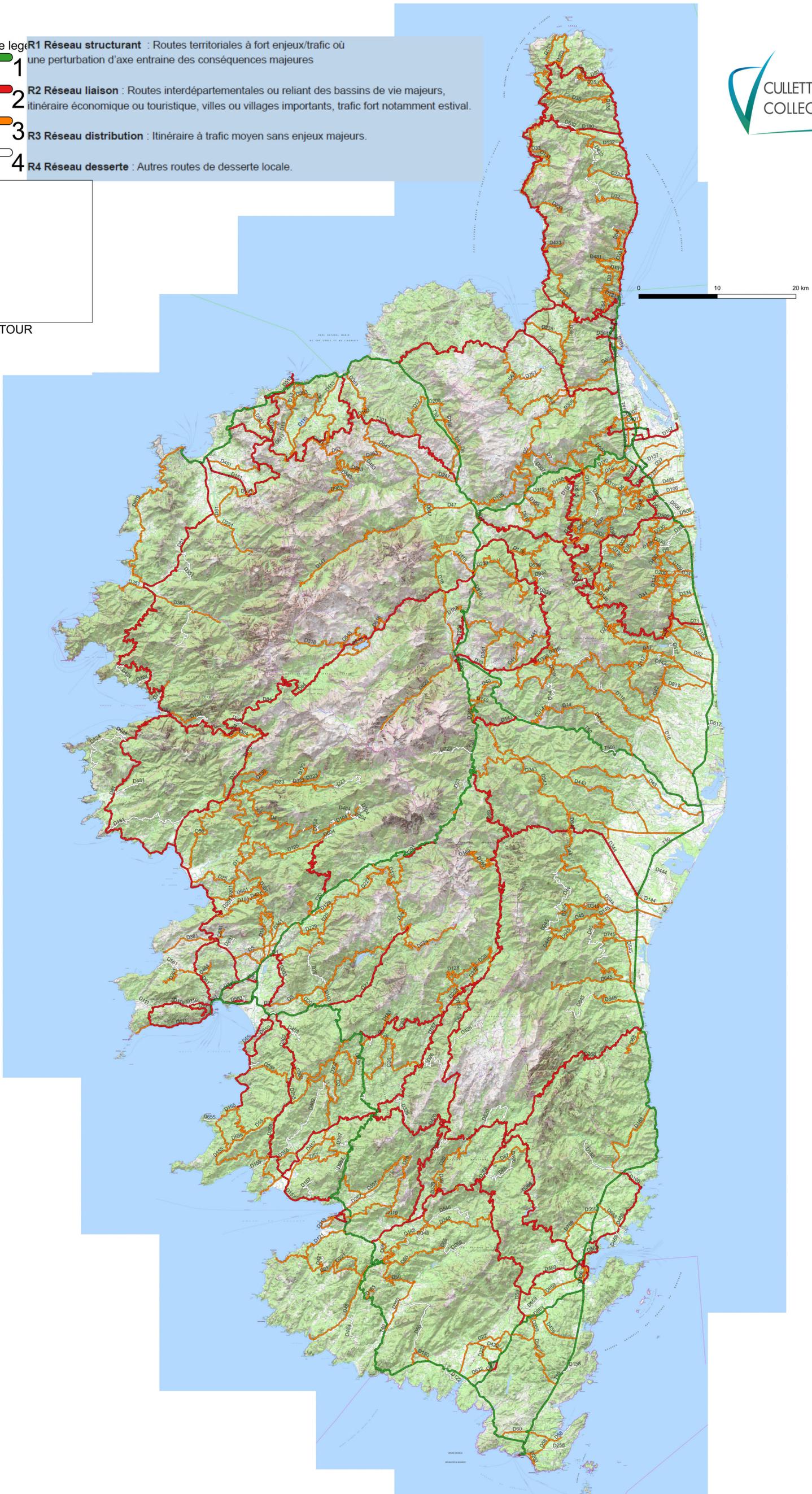
0 €	?	?			Pas de décision prise sur la MOA et le financement associé
1 700 000 €	1 600 000 €	700 000 €			Réalisée
36 831 560 €	11 179 500 €	- €			Réalisée
0 €	- €	- €			Opération portée par la CCI - Démarrage en cours
0 €	- €	- €			Opération portée par la CCI - Pas de mise en œuvre à ce jour
7 380 000 €	3 600 000 €	1 800 000 €			Réalisée
0 €	?	?			Opération portée par la CCI - Pas de mise en œuvre à ce jour
0 €	?	?			Etudes de programmation finalisée. Attente des suites à donner
46 911 660 €	16 379 500 €	2 500 000 €	0 €		

cdc_route leg

- 1 R1 Réseau structurant : Routes territoriales à fort enjeux/trafic où une perturbation d'axe entraîne des conséquences majeures
- 2 R2 Réseau liaison : Routes interdépartementales ou reliant des bassins de vie majeurs, itinéraire économique ou touristique, villes ou villages importants, trafic fort notamment estival.
- 3 R3 Réseau distribution : Itinéraire à trafic moyen sans enjeux majeurs.
- 4 R4 Réseau desserte : Autres routes de desserte locale.



SCAN25TOUR





**PLAN PLURIANNUEL
DES
INVESTISSEMENTS
—
INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT**

2026-2030

UN PPI POUR 5 ANS

En conformité avec le calendrier de révision du PADDUC et de la programmation contractuelle.

UNE GOUVERNANCE RENOUVELLEE

Un pilotage renforcé pour un suivi et une actualisation en phase avec les évolutions contextuelles et concertée

DES ENJEUX PRIORITAIRES AFFIRMES

La conservation du patrimoine, un enjeu affirmé aux côtés du développement et de la modernisation des infrastructures de transport

DECLINES SELON UNE NOUVELLE METHODOLOGIE

Par types d'aménagements prioritaires conformes aux attentes de la pluralité des usagers et en phase avec une exigence de transition écologique

Objectifs d'un plan pluriannuel des investissements (PPI)

Un PPI se définit comme un outil de pilotage de l'action des collectivités au service des orientations stratégiques définies par l'Exécutif et un instrument de prospective financière. Il formalise les choix d'investissement, décidés à partir de l'étude de la situation financière et des besoins de la collectivité.

De manière générale, un PPI propose une programmation de la liste de l'ensemble des projets portés par une collectivité sur une période de 5 ans ou plus. A chaque projet est associé un financement, ainsi qu'une temporalité. Il permet de programmer un ensemble de projets cohérent sur plusieurs années, dans un contexte budgétaire contraint.

Cet outil de nature programmatique s'est généralisé pour répondre aux exigences de bonne gestion des collectivités. Ces exigences s'inscrivent notamment dans un contexte de diminution des ressources des personnes publiques et collectivités territoriales. La baisse structurelle des dotations et des recettes oblige à maximiser l'efficacité des dépenses pour atténuer le risque d'effet ciseaux. Elle contraint aussi à en prévoir le calendrier afin de les lisser dans le temps. Il permet donc d'assurer la concordance entre les projets de la collectivité et ses moyens budgétaires.

De même, le plan pluriannuel d'investissement facilite la réaction aux aléas. En disposant d'une vision claire des projets en cours ou envisagés et de leur importance respective, la collectivité voit simplifié son travail d'ajustement à une évolution imprévue de ses finances. Il permet également d'anticiper les modifications prévisibles du contexte.

Enfin, il est un outil de transparence. Pour les citoyens et partenaires de la collectivité, il permet de concrétiser les engagements du projet politique de l'Exécutif et de constater les orientations politiques des dépenses les plus importantes.

Le PPI est donc un outil à la fois politique et technique structurant la politique d'investissement d'une grande collectivité publique comme la CdC.

Méthodologie pour un nouveau plan pluriannuel des investissements

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.

La réflexion engagée pour l'établissement d'un PPI 2026/2030 est menée en intégrant de nouveaux marqueurs guidés par une évolution des enjeux, des attentes et des réglementations et par une affirmation des orientations politiques de l'Exécutif.

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 appelé à s'intensifier dans le cadre de l'évolution institutionnelle relative à l'autonomie, la Collectivité de Corse s'affirmant comme un maître d'ouvrage de premier plan, en capacité de porter des projets structurants pour le territoire grâce à une force d'ingénierie soutenue.

Un premier temps est consacré aux infrastructures routières et ferroviaires, un deuxième temps aux infrastructures numériques et aux infrastructures portuaires et aéroportuaires.



**Environ 5000 km à entretenir et
moderniser**

- **La sanctuarisation du réseau existant**
- **La résilience de l'infrastructure**
- **Un niveau élevé de modernisation**



L'infrastructure ferroviaire

2 grandes lignes ferroviaires, 3 lignes
suburbaines

- Conservation du patrimoine en conditions opérationnelles et sécuritaires
- Développement d'un service ferroviaire de qualité, véritable alternative à la route

Trajectoire financière - Quatre scénarii

		PREVISIONNEL				
		<i>Hypothèse pessimiste</i>	<i>Hypothèse réaliste 1</i>	<i>Hypothèse réaliste 2 - Variante 1</i>	<i>Hypothèse réaliste 2 - variante 2</i>	<i>Hypothèse optimiste</i>
MAINTENANCE ROUTES	RD	38	42	42	38	42
	RT	12	13	13	12	13
	TOTAL	50	55	55	50	55
MODERNISATION DEVELOPPEMENT	ROUTES	25	30	45	38	45
	FER/MOBILITE	15	20	20	32	38
	PORTS/AEROPORTS	10	10	10	10	12
	TOTAL	50	60	75	80	50
TOTAL		100	115	130	130	150

Un scénario préférentiel

750 MILLIONS D'EUROS SUR 5 ANS

150 MILLIONS D'EUROS/AN

Maintenance routière
55 Millions d'Euros par an

Modernisation du réseau routier
45 Millions d'Euros par an

Infrastructure ferroviaire
38 Millions d'Euros par an

Annexe - PPI projeté

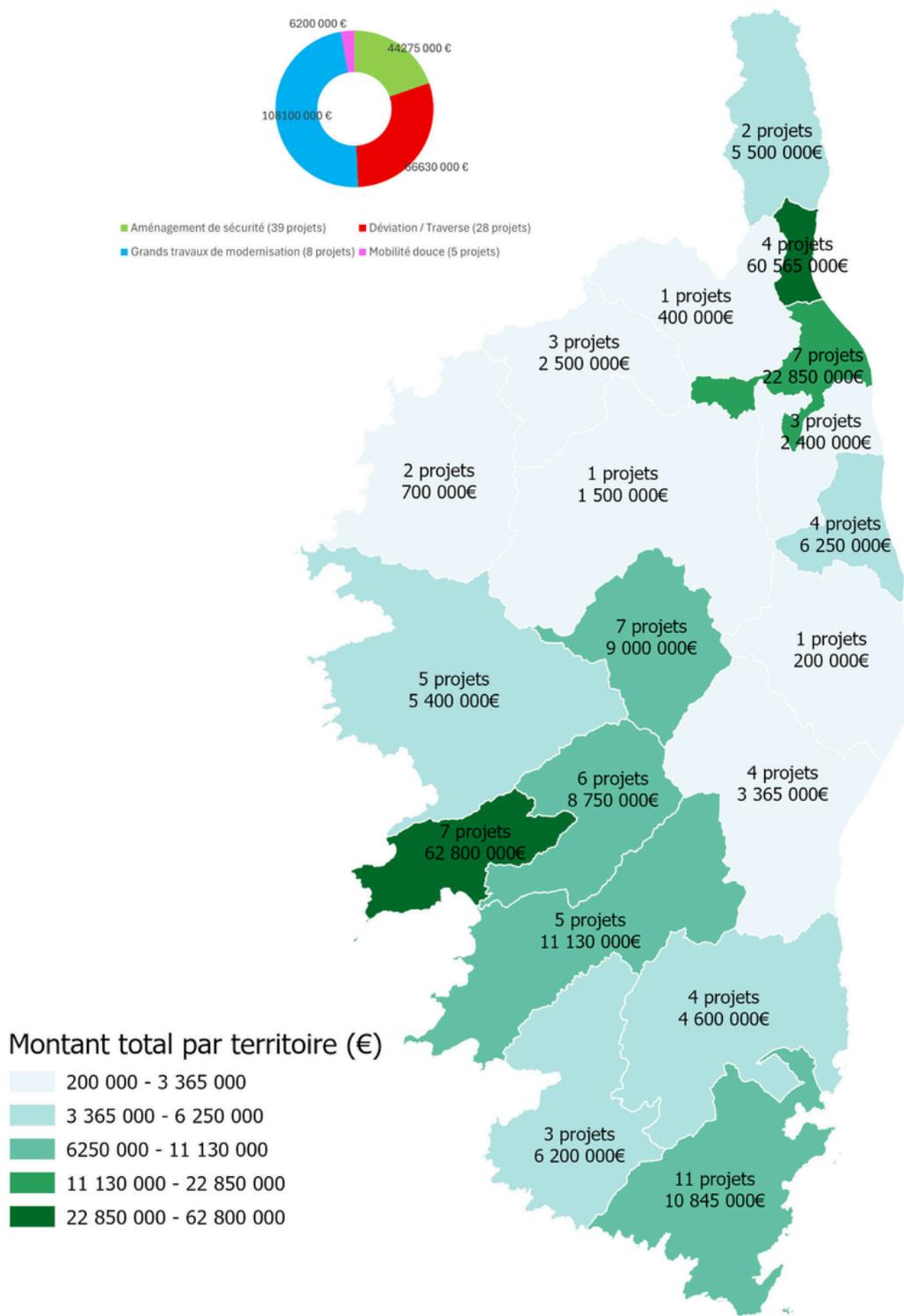
PPI 2026/2030



Somme des montants par typologie d'opération



- Aménagement de sécurité (39 projets)
- Déviation / Traverse (28 projets)
- Grands travaux de modernisation (8 projets)
- Mobilité douce (5 projets)



Montant total par territoire (€)

- 200 000 - 3 365 000
- 3 365 000 - 6 250 000
- 6 250 000 - 11 130 000
- 11 130 000 - 22 850 000
- 22 850 000 - 62 800 000

0 10 20 Kilomètres

PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT 2026/2030 - CHAPITRE ROUTES

Opérations	Typologie Opération	Territoire	Cofinancement	Taux de cofinancement	Récettes prévisionnelles théoriques selon échéancier	Montant revalorisé à date de juin 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Traverse de Santa Lucia di Mariani	Déviation / Traverse	CC de la Costa Verde	Commune	7,7%	207 000,00	3 000 000,00	1 400 000,00	1 300 000,00			
Aménagement de sécurité à Monte (Casamozza et Arcu)	Aménagement de sécurité	CC de la Castagniccia-Casinca	Demande PTIC	70 à 80%	1 200 000,00	1 650 000,00	450 000,00		550 000,00	550 000,00	
Tunnel de Bastia (doubte financière incertaine)	Grands travaux de modernisation	CA de Bastia	PEI	70%	17 150 000,00	40 000 000,00	8 000 000,00	8 000 000,00	8 000 000,00	8 000 000,00	
Voie nouvelle Bastia - Furiani y compris ES/ET et tranchée couverte	Déviation / Traverse	CA de Bastia	PEI + Demande PTIC	70%	15 664 003,00	55 000 000,00	5 500 000,00	6 000 000,00	5 000 000,00	6 000 000,00	5 000 000,00
Voie nouvelle Caldaneccia - Budiccone romanejo pénétrante Nord-Est d'Alacciu	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	PEI	70%	26 590 000,00	50 000 000,00	6 000 000,00	6 000 000,00	8 500 000,00	10 000 000,00	9 500 000,00
Création d'une voie verte Alacciu-A Bastillaccia	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien/CC Celavu-Prunelli	FMA/France relance	40%/38, 63%	455 631,95	4 540 000,00	500 000,00				
Mise en 212 du créneau de dépassement - ex-RT20 -Tavera	Aménagement de sécurité	CC Celavu-Prunelli	PTIC RELANCE	70%	1 558 000,00	1 000 000,00	400 000,00				
Carirage et rectification entre 2 carrefours - ex-RD268 - Santa Lucia di Tallà	Grands travaux de modernisation	CC de l'Alta-Rocca	PEI	70%	857 674,40	7 150 000,00	400 000,00				
Aménagement de la traverse de Livia - Ex RD268	Déviation / Traverse	CC de l'Alta-Rocca	Commune	12%	199 905,00	5 135 000,00	1 200 000,00	500 000,00			
Elargissement sur 3km entre Sotta et Borivoli -RD59	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse	PEI	70%	735 000,00	1 800 000,00	1 300 000,00				
Ex-RT10 - Fuseaux U Viscuvatu à Pruneto - Etude	Aménagement de sécurité	CC de la Castagniccia-Casinca				1 000 000,00	100 000,00	100 000,00	150 000,00		
Dénivellement du carrefour de Tragone - Ex RT11	Grands travaux de modernisation	CC de Marana-Golu	PTIC	70%	9 209 355,82	15 000 000,00	1 500 000,00	3 000 000,00	4 000 000,00	4 000 000,00	2 500 000,00
Sécurisation du carrefour entre l'ex RT 10 et l'ex RD 545 sur la commune d'U Sulaghju	Aménagement de sécurité	CC de Fium'Orbu Castellu	Demande PTIC	70 à 80%	651 000,00	895 000,00	805 000,00				
Opération de revitalisation du territoire de Propià	Déviation / Traverse	CC du Sartinese Valincu Taravu	Commune/DSID	57%	585 486,70	4 800 000,00	1 600 000,00				
Aménagement des trottoirs de ruisseau, Piscia Rossa, Picchju et Création d'une piste cyclable	Aménagement de sécurité	CA du Pays Ajaccien	PEI	70%	1 070 000,00	4 700 000,00	700 000,00				
Créneau de dépassement Vizzavona - Ex RT20	Aménagement de sécurité	CC du Celavu-Prunelli	PEI	70%	780 000,00	2 200 000,00	500 000,00				
Aménagement de la traverse d'Aucciani - ex RD29/227	Déviation / Traverse	CC du Celavu-Prunelli	Commune	10,5%	55 287,25	2 090 300,00	250 000,00				
Aménagement de l'ex RD 268 entre la rocade et le carrefour de Marina di Fiori - Puvicchiu	Déviation / Traverse	CC du Sud Corse	Commune/FEDER	16%/22%	1 142 000,00	3 000 000,00	1 500 000,00	1 200 000,00			
Ex-RD 231 - Recalibrage- Elargissement d'un pont voûte	Aménagement de sécurité	CA de Bastia	FNADT	73%	414 625,22	1 000 000,00	500 000,00				
SOUS TOTAL OPERATIONS PRETES A DEMARRER OU EN COURS							32 606 000,00	26 100 000,00	26 200 000,00	28 550 000,00	17 000 000,00
							130 465 000,00				
Déviation de Santa Lucia di Portivechju Ex-RT10	Déviation / Traverse	CC de l'Alta-Rocca	Demande PTIC	70 à 80%	7 200 000,00	33 000 000,00					500 000,00
Création d'un giratoire entre Nord d'A Ghisunaccia	Aménagement de sécurité	CC Fiumorbu Castellu	Demande PTIC	70 à 80%	582 000,00	800 000,00		400 000,00	400 000,00		
TAG de Santa Manza - Ex-RT10/RD60	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse	Demande PTIC	70 à 80%	480 000,00	660 000,00	330 000,00	330 000,00			
TAG de Cavalu Mortu - Ex-RT10	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse	Demande PTIC	70 à 80%	320 000,00	440 000,00	220 000,00	220 000,00			
TAG de Tagliu è Isulacciu - Ex-RT10/RD30	Aménagement de sécurité	CC Costa Verde	Demande PTIC	70 à 80%	618 000,00	850 000,00	765 000,00	85 000,00			
Ex - RT 20 Mise 2x2 voies entre Giratoire Gravona et Mizana - Dénivellement des carrefours de Balonno et d'Ala	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	Demande PTIC	70 à 80%	10 800 000,00	49 500 000,00			1 000 000,00	4 000 000,00	5 000 000,00
Dénivellement du carrefour ex-RT20 ex-RD1 - Mizana - Cutuli - Sarrula	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	Demande PTIC	70 à 80%	4 800 000,00	11 000 000,00		500 000,00	1 000 000,00	1 500 000,00	3 000 000,00
Traverse de la route du calvaire à Corti	Déviation / Traverse	CC Centru Corsica	Demande PTIC	70 à 80%	1 200 000,00	1 650 000,00	500 000,00	750 000,00	400 000,00		
Aménagement de sécurité entre route à a Leccia et Casamozza - Création de créneaux de dépassement entre U Ponte à a Leccia et le lieu-dit accendi pipa (Muzzile et Campu Rossu)	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli	Demande PTIC	70 à 80%	1 090 000,00	12 000 000,00					1 500 000,00
Prolongement de la Rocade d'Alaccia entre ex RD 61 / Alzo di Ieva, Lorettu , Vittulu, ex-RD 11 , et P+R Col du Prunu	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	Demande PTIC	70 à 80%	3 272 000,00	19 800 000,00				1 830 000,00	3 000 000,00
Reconstruction du Pont de Gaiucoli - ex-RD 157	Aménagement de sécurité	CC de la Pieve de l'Ornanu et du Taravu	Demande PTIC?	70 à 80%	3 818 000,00	5 250 000,00			1 500 000,00	2 000 000,00	1 750 000,00
Sécurisation de trois carrefours sur l'ex RT 10 - Talasani	Aménagement de sécurité	CC de la Costa Verde	Demande PTIC	70 à 80%	1 818 000,00	2 500 000,00	400 000,00	300 000,00	900 000,00	900 000,00	
RD 62 - Aménagement de la traverse de Biguglia	Déviation / Traverse	CC de la Marana-Golu	Commune	8,8%	206 305,00	2 500 000,00	1 000 000,00	1 000 000,00	500 000,00		
RD 80 - Carrefour des Minelli - Traverse E Ville di Petrabugna	Déviation / Traverse	CA de Bastia				565 000,00	282 500,00	282 500,00			
Créneau de dépassement de Tacana	Aménagement de sécurité	CC de la Pieve de l'Ornanu et du Taravu	Demande PTIC	70 à 80%	1 600 000,00	2 200 000,00	700 000,00	700 000,00	800 000,00		
Créneaux de dépassement entre le Col San Ghjorghju et Grussetu et sécurisation du carrefour Ex-RT10 / RD 83	Aménagement de sécurité	CC de la Pieve de l'Ornanu et du Taravu	Demande PTIC	70 à 80%	450 000,00	17 800 000,00					620 000,00
Aménagement de la traverse de TUMBU - élargissement des trottoirs, plateaux surélevés - Remise à double sens de circulation	Déviation / Traverse	CC du Sartinese Valincu Taravu	Demande PTIC/Commune	70 à 80%	727 000,00	1 000 000,00	500 000,00	500 000,00			
Aménagement de la traverse de Propià - ORT de PRUPIA - Part - Section 2	Déviation / Traverse	CC du Sartinese Valincu Taravu	Demande DSID	42,90%	585 000,00	3 700 000,00		750 000,00	850 000,00	1 500 000,00	600 000,00
Aménagement cyclable entre Bastillaccia et Partichju	Mobilité douce	CC Celavu-Prunelli/CC de la Pieve de l'Ornanu	Demande PTIC	70 à 80%	3 527 000,00	11 000 000,00		500 000,00	1 350 000,00	1 000 000,00	2 000 000,00
Aménagement cyclable entre Masorellu et la pointe du Crù sur 12km - section 1	Mobilité douce	CC Spelunca-Liamone				600 000,00			600 000,00		
Finalisation de l'aménagement de la traverse de Partichju y compris bassin de compensation	Déviation / Traverse	CC de la Pieve de l'Ornanu et du Taravu	Commune	26,3%	526 609,00	2 200 000,00	700 000,00	800 000,00	700 000,00		
Aménagement de la traverse de Santa Lucia di Tallà	Déviation / Traverse	CC de l'Alta-Rocca	Commune	17,2%	339 983,25	2 000 000,00	500 000,00	1 000 000,00	500 000,00		
Aménagement de centre village d'Evisa	Déviation / Traverse	CC Spelunca-Liamone	Commune	10%	82 000,00	900 000,00		450 000,00	450 000,00		
Aménagement de centre village de E Cristinacce	Déviation / Traverse	CC Spelunca-Liamone	Commune	10%	82 000,00	900 000,00		450 000,00	450 000,00		
Traverse de Bucugnà secteurs 1 et 3	Déviation / Traverse	CC Celavu-Prunelli	Commune	13,7%	47 000,00	350 000,00	200 000,00	150 000,00			
Créneau de dépassement de Bucugnà	Aménagement de sécurité	CC Celavu-Prunelli	Demande PTIC	70 à 80%	1 450 000,00	2 000 000,00		1 000 000,00	1 000 000,00		
ORT de Corti - aménagement du secteur de la Gare	Déviation / Traverse	CC Centru Corsica	Demande PTIC	70 à 80%	363 000,00	4 950 000,00					500 000,00
Elargissement de l'ex RD 263 entre A Carbaghju et Ocigiani	Aménagement de sécurité	CC de l'Île-Rousse - Balagna				1 200 000,00	300 000,00	300 000,00	600 000,00		
Aménagement de la traverse de Santa Riparata di Balagna	Déviation / Traverse	CC de l'Île-Rousse - Balagna	Commune	10%	181 000,00	2 000 000,00				200 000,00	600 000,00
Aménagement de la traverse de Venacu	Déviation / Traverse	CC Centru Corsica	Demande PTIC/commune	70 à 80%	2 900 000,00	11 000 000,00			500 000,00	1 500 000,00	2 000 000,00
Aménagement de la traverse de Vivariu y compris sécurisation du carrefour ex-RT10/RD143	Déviation / Traverse	CC Centru Corsica	Demande PTIC/Commune	71 à 80%	1 600 000,00	11 000 000,00	600 000,00			500 000,00	1 000 000,00
Créneau de dépassement entre Vivariu et le Chalet	Aménagement de sécurité	CC Centru Corsica	Demande PTIC	70 à 80%	145 000,00	2 000 000,00					200 000,00
Aménagement de la route de Marina di Fiori - Portivechju	Déviation / Traverse	CC du Sud Corse				2 500 000,00				500 000,00	1 000 000,00

Securisation des carrefours ex-RT 10/rd 129 et RT 10 CC (sortie de trinité) - Bastia Vecchia	Déviation / Traverse	CC du Sud Corse	Demande PTIC	70 à 80%	1 236 000,00	1 700 000,00		850 000,00	850 000,00		
Aménagement d'un carrefour ex-RT 10/RD 668 - Lecci	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse	Demande PTIC	70 à 80%	51 000,00	700 000,00					70 000,00
Aménagement de la traverse d'Osani	Déviation / Traverse	CC Spelunca-Liamone	Commune	10%	72 000,00	1 200 000,00	200 000,00	500 000,00	500 000,00		
Sécurisation du carrefour de Frauletta / Ogliastrèllu - Figari	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse				500 000,00		500 000,00			
Traverse de Tarrabucceta	Déviation / Traverse	CC du Sud Corse	Commune	13,6%	110 746,00	815 000,00	600 000,00	215 000,00			
Aménagement de l'ex RD 43 entre rizzani et le Pont de Nuceta - section 1 Ruspigliani à Vianani	Aménagement de sécurité	CC de Fium'Orbu Castelli				1 100 000,00		550 000,00	550 000,00		
Calibrage et rectification du tracé de l'ex RD 601 entre le moulin et Surti d'Urcinu sur moulin	Aménagement de sécurité	CC Spelunca-Liamone				1 800 000,00	400 000,00	900 000,00	500 000,00		
Carrefour-ex-RT 20 / RD 615 - Orzale	Aménagement de sécurité	CA Pieve di l'Ornana Taravu	Demande PTIC	70 à 80%	625 450,00	860 000,00	500 000,00	360 000,00			
Ex - RD 107 - Déviation de la Canonica	Aménagement de sécurité	CC Marana-Golu				1 500 000,00	500 000,00	550 000,00	450 000,00		
Ex-RD 107 - Aménagement du carrefour des carrières	Aménagement de sécurité	CC Marana-Golu				550 000,00	275 000,00	275 000,00			
Ex-RD 80-180 - Traversée de Santa Sovera - Luri	Déviation / Traverse	CC du Capicorsu	Commune	10%	50 000,00	550 000,00			550 000,00		
Ex-RD 464 - Requalification de la route impériale - Section 1 (Biguglia-Furiani)	Grands travaux de modernisation	CC de Marana-Golu/CA de Bastia				5 000 000,00					200 000,00
Ex-RT 10 - Accès au Fort et ex-RD 43 et sécurisation carrefour et voie cyclable section hors passerelle - ALERIA	mobilité douce	CC de l'Oriente	Demande PTIC	70 à 80%	145 000,00	1 550 000,00					200 000,00
Ex-RT 10 - Aménagement du carrefour avec l'ex RD 230- Commune de Tagliu è Isulacciu	Aménagement de sécurité	CC de la Costa Verde	Demande PTIC	70 à 80%	145 000,00	1 800 000,00					200 000,00
Aménagement d'un carrefour à Casanova di Venacu - Ex- RT 20 / RD 140	Aménagement de sécurité	CC Centru Corsica	Demande PTIC	70 à 80%	145 000,00	770 000,00					200 000,00
Ex-RT 11 - 4 Contre-allées Casatorra - Ceppo - Echangour de Furiani	Aménagement de sécurité	CC Marana-Golu				3 300 000,00		500 000,00	500 000,00	500 000,00	500 000,00
Sécurisation des traversées de Trava, Vix comme de Fintisari RT10	Aménagement de sécurité	CC Fiumorbu Castelli	Demande PTIC	70 à 80%	480 000,00	660 000,00		660 000,00			
Création d'une voie de Shant RT 10 vers RD 859 Portivechju	Aménagement de sécurité	CC Sud Corse	Demande PTIC	70 à 80%	480 000,00	660 000,00					660 000,00
TAG de Santa Ghjulja	Aménagement de sécurité	CC Sud Corse	Demande PTIC	70 à 80%	400 000,00	550 000,00			500 000,00		
Calibrage et rectification de la RD 143 entre Venacu et la RT 50	Déviation / Traverse	CC Centru Corsica				15 000 000,00					500 000,00
Créneau de dépassement du podulone RT 20	Aménagement de sécurité	CC Castagniccia Casinca	Demande PTIC	70 à 80%	545 000,00	2 750 000,00					500 000,00
TAG carrefour des "Salducci " RT30	Aménagement de sécurité	CC Calvi Balagna				700 000,00					200 000,00
TAG carrefour de Lavatoghju RT30	Aménagement de sécurité	CC Calvi Balagna				500 000,00					500 000,00
Réhabilitation du pont d'Albu ex RD80 Commune de Canari	Aménagement de sécurité	CC Cap-Corse	Demande PTIC	70 à 80%	3 360 000,00	4 620 000,00	1 600 000,00	1 500 000,00	900 000,00	520 000,00	100 000,00
Création d'un giratoire ex RD11 - Route du Salaru - Aiacciu	Aménagement de sécurité	CA du pays Ajaccien	Commune	21%	213 000,00	1 100 000,00	300 000,00	800 000,00			
ex-RT 20/RD210 - giratoire station Marcelli à Casamozza	Aménagement de sécurité	CC Marana-Golu	Demande PTIC	70 à 80%	884 000,00	1 215 500,00	900 000,00	315 500,00			
ex - RT 30 Contournement du centre de l'Isula	Déviation / Traverse	CC Isula Balagna	demande PTIC	70 à 80%	363 000,00	11 000 000,00					500 000,00
BOUETE cyclo piétonne "MOROU" - section 1 - entre Patrimoniu et les gorges de la Stautta	Mobilité douce	CC Nobbiu Conca d'Oru	Demande FEDER/FMA	40 à 60%	218 000,00	800 000,00					400 000,00
exRD210 - cheminement piéton entre gare de l'Alivella et le collège - Luciana	Aménagement de sécurité	CC Marana-Golu	Commune	10 à 20%		1 000 000,00					
Aménagement de la traverse de Crucotta - Luciana	Déviation / Traverse	CC Marana-Golu	Commune	10 à 20%		4 000 000,00					
Aménagement de l'ex-RD82 à Biguglia sur 1,2km	Déviation / Traverse	CC Marana-Golu	Commune	10 à 20%		2 000 000,00					
Aménagement de la traverse de Casamozza	Déviation / Traverse	CC Marana-Golu	Commune	10 à 20%		8 000 000,00					
RD 81 - Travaux de renforcement de talus à Bastia - Suerta - Contentieux Barnay	Aménagement de sécurité	CA de Bastia				1 200 000,00					
TAG Sorbu è Urganu	Aménagement de sécurité	CC Castagniccia Casinca	Demande PTIC	70 à 80%		600 000,00					
ex-RD229 - Elargissement entre le pont de la Gravona et I Peri	Aménagement de sécurité	CA du Pays Ajaccien				500 000,00					
ex RD600 - Aménagement de sécurité dans la traverse de Sartè au droit du lycée - Clichémozza	Déviation / Traverse	CC du Sartinese Vallinu Taravu				800 000,00					
Aménagement de sécurité dans la traverse de Taddu Rossu ex-RD859 - Portivechju	Déviation / Traverse	CC Sud Corse				2 500 000,00					
Aménagement d'un TAG - ex-RD55 - Cuvru	Aménagement de sécurité	CC du Colavu-Prunelli				600 000,00					
ex-RD43 - Requalification de la route d'Antisanti sur 10 km	Aménagement de sécurité	CC de l'Oriente				4 500 000,00					
ex-RD659 - Route d'Arca - Aménagement de carrefour et entrée d'agglomération - Portivechju	Aménagement de sécurité	CC Sud Corse				1 000 000,00					
ex-RD159 - Aménagement du carrefour de Bala à Portivechju	Aménagement de sécurité	CC Sud Corse				500 000,00					
ex-RD81- Aménagement entre le giratoire de Balisaccia et giratoire ex-RT22 sur 4,1km	Aménagement de sécurité	CA du pays Ajaccien	Demande PTIC?	70 à 80%		6 500 000,00					
ex-RD81 - Aménagement de sécurité Entrée Nord de Siono	Aménagement de sécurité	CC Spelunca-Liamone				350 000,00					
ex-RD 3 - Requalification de la route d'Osana	Aménagement de sécurité	CC du Colavu-Prunelli				2 500 000,00					
Aménagement d'un carrefour ex-RD59/959 à Sotta	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse				400 000,00					
Aménagement d'un carrefour ex-RD259/959 à Sotta	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse				400 000,00					
Voie nouvelle accès au port de Prupia	Déviation / Traverse	CC du Sartinese Vallinu Taravu				750 000,00					
Ex-151/551 - Aménagement de carrefour à Aregnu	Aménagement de sécurité	CC Calvi Balagna				300 000,00					
Ex-RD 80 - Traversée de Potracorbara	Déviation / Traverse	CC du Capicorsu	Commune	10%		500 000,00					
Ex-RT 10 - Création carrefour nord Aleria - projet communal	Aménagement de sécurité	CC de l'Oriente	Commune	100%		300 000,00					
Ex-RT30 - Aménagement de la traverse de Lumiu	Déviation / Traverse	CC Calvi Balagna	Commune	10 à 20%		4 500 000,00					
Elargissement sur 400m - RD 151 - Pigna	Aménagement de sécurité	CC Isula Balagna				800 000,00					
RD 664 - Requalification de la partie basse de la route de St André - 1,3km - Biguglia	Déviation / Traverse	CC Marana-Golu	Commune	10 à 20%		1 500 000,00					
Liaison cyclable entre le stade de Furiani et Casatorra	Mobilité douce	CA de Bastia/CC Marana Golu	Demande FEDER/FMA	60 à 80%		2 000 000,00					
Giratoire de Sant Ambrogju RT30	Aménagement de sécurité	CC Calvi Balagna				900 000,00					

TAG - Sécurisation des carrefours Tavacu et Carbuccia RT20	Aménagement de sécurité	CA du Pays Ajaccien/CC Colavu Prunelli	Demande PTIC	70 à 80%		1 000 000,00						
Ex-RD 80 - Traversée de Macinaghju	Déviation / Traverse	CC du Capicorsu	Commune	10%		550 000,00						
Ex-RT 10 /RD 845 - Aménagement Mairie annexe U Salaghju	Aménagement de sécurité	CC de Fium'Orbu Castellu	Demande PTIC	70 à 80%		990 000,00						
Ex-RD 264 - Requalification section de l'Hôpital	Aménagement de sécurité	CA de Bastia				2 000 000,00						
Aménagement d'un carrefour Ex-RD 264 - RD 564	Aménagement de sécurité	CA de Bastia				1 500 000,00						
Aménagement de l'hypercentre de Zanza - carrefour ex-RD 420 268 368	Déviation / Traverse	CC de l'Alta-Rocca	Commune	13%		1 000 000,00						
Elargissement de 4 ponts entre le PR 13+185 et le PR 18+120 - Audé	Aménagement de sécurité	CC de l'Alta-Rocca				1 200 000,00						
Ex-RD 137 - Aménagement de la route dite du stade à A Viscuvatu	Aménagement de sécurité	CC de la Castagniccia-Casimca				1 300 000,00						
Calibrage et rectification du tracé de l'ex RD 69 entre Puzzanincu et Audé	Aménagement de sécurité	CC de l'Alta-Rocca				5 500 000,00						
Calibrage et rectification du tracé de l'ex RD 757 entre le pont Giacomo et Livesi	Aménagement de sécurité	CC de la Pieve de l'Ormanu et du Taravu				2 000 000,00						
Sécurisation du carrefour 1 de A Muncia d'Audé	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse				800 000,00						
Calibrage et rectification du tracé de l'ex RD 5 y compris sécurisation des carrefours et reconstruction des ponts	Aménagement de sécurité	CA du Pays Ajaccien				1 000 000,00						
Aménagement de la voie verte des Sanguinaires section Scudo - Mocumba carrefour ex-RD 111/RD 111B	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien	Demande FEDER	60%		3 500 000,00						
Amenagement des ex-RD 58 / 60 y compris sécurisation du carrefour RD 58 /60 giratoire - Banifaziu	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse				4 500 000,00						
Sécurisation de l'ex RT 40 entre Sartè et Propiò : carrefour de Santa Barbara, carrefour RT40/RD 268 , carrefour des carrières	Aménagement de sécurité	CC du Sartinese Valincu Taravu	Demande PTIC	70 à 80%		2 200 000,00						
Aménagement en Bd Urbain de l'ex RT 22 entre Mezavia et Balone - voie bus, voies cyclables, trottoirs, sécurisation des carrefours	Grands travaux de modernisation	CA du pays Ajaccien				12 000 000,00						
Aménagement cyclable entre Aiacciu et Bastillaccia y compris raccordement ricanu à l'ex-RD 503 Vazziu	Mobilité douce	CA du pays Ajaccien	FMA	40%		3 000 000,00						
Ex-RT 10 Aménagement cyclable entre le giratoire du COSEC et le carrefour de Santa manza - Banifaziu	Mobilité douce	CC du Sud Corse	Demande FEDER	60%		1 500 000,00						
Aménagement des créneaux de dépassement entre Sartè et Roccapina - sécurisation du carrefour de Serraggia	Grands travaux de modernisation	CC du Sartinese Valincu Taravu/CC du Sud Corse	Demande PTIC	70 à 80%		30 000 000,00						
SOUS TOTAL OPERATIONS A LANCER							12 272 500,00	18 943 000,00	18 800 000,00	16 460 000,00	28 000 000,00	
							94 465 500,00					
TOTAL PROGRAMME 2026/2030 SELON SCENARIO 4 (45M€/an)							44 877 500,00	45 043 000,00	45 000 000,00	45 000 000,00	45 000 000,00	
							224 920 500,00					

PREMIERS PROJETS DE RESILIENCE AU TITRE DE LA MAINTENANCE ROUTIERE												
Projet de résilience de l'infrastructure pour l'adapter aux effets du changement climatique - Aménagement et amélioration de l'ex RD 91 - PORTU - EVISA - VERGHIU et ALBERTACE-FRANCIGIU	Résilience du réseau	CC Spelunca-Liamone/CC Pasquale Paoli	Demande PTIC	70 à 80%	4 363 000,00	33 000 000,00			2 000 000,00	2 000 000,00	2 000 000,00	
PROJET DE RESILIENCE DU RESEAU EX RD 266 ramené en état de la route desservant	Résilience du réseau	CC Isula Balagna	Demande PTIC			5 000 000,00						

RECETTES A PERCEVOIR 2026/2030		
Recettes hypothétiques à percevoir (cumul des recettes déjà engagées et à demander)	143 220 162,59	28,6M€ _{an}
Recettes déjà engagées	77 199 883,34	15,4M€ _{an}
Demande de cofinancement en cours ou à venir		

<i>Opérations</i>	<i>Typologie Operation</i>
<i>Régénération des ponts de Muzzile, Casamozza, Prunelli, Ascu et Albanu</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Mise en sécurité des tunnels fusionné avec radio sol train</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Sécurisation des passages à niveaux</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Confortement de parois T8</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>CCVU phase 1 (études) + CCVU phase 2 (14 gares)+CCVU Calvi-Isula-Algaiola+CCVU phase 3 (2 gares , entrecroisement Ricantu)+CCVU Entrecroisement de Bassanese</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Pôle d'échange de Mizana</i>	Développement et diversification de l'offre

<i>Aménagement et mise en accessibilité des points d'accès au réseau (PEM Aiacciu, PEM Caldaniccia, Ucciani, Vizzavona, Venacu, PEM Corti, Tattone, PEM Casamozza, PEM Borgu)</i>	Développement et diversification de l'offre
---	---

SOUS TOTAL OPERATIONS

<i>Révision à mi-vie des AMG 800 - RG16 (1ère)</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Renforcement du Pont Métallique d'Ascu Ligne Balagne</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Rénovation des Gares de Calvi et l'Isula</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Projet de résilience de l'infrastructure pour l'adapter aux effets du changement climatique. Confortements de Talus Rocheux Ferroviaires - T9</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Renouvellement Voie Ballast - Section Bastia-Casamozza</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Nouvelle Halte de Saint-Joseph</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Electrification du Péri-urbain Bastiais</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Electrification du Péri-urbain Ajaccien</i>	Développement et diversification de l'offre

<i>Acquisition de 8 Matériels Roulants type Tram Train Péri-Urbain bastiais</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Acquisition de 6 Matériels Roulants type Tram Train Péri-Urbain Ajaccien</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Révision à mi-vie des AMG 800 - RG16 (2ème tr)</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Automatisation CCVU des Gares de Bucugnà et Palasca</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Renouvellement Voie Ballast - Section Balagna</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Création de la Halte Souterraine au Palais de Justice de Bastia</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Extension en Tram-Train à Toga à Bastia</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Extension en train à U Viscuvatu</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Renouvellement Voie Ballast - Section Aiacciu-Mizana</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Nouvel Atelier Multiservices de Mizana yc faisceau et integration CCVU</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Extension en Tram-Train à la Place Campinchi à Aiacciu</i>	Développement et diversification de l'offre
<i>Transfert centre de maintenance d'Aiacciu à Mizana</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Transfert centre de maintenance de Calvi à Lumiu</i>	Maintien en condition opérationnelle
<i>Extension terminus périurbain Est - Isula</i>	Développement et diversification de l'offre

SOUS TOTAL

TOTAL PR

Recettes hypothétiques à percevoir

Rece

PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT 2026/2030 – CHAPITRE FERROVIAIR

<i>Cofinancement</i>	Taux de cofinancement	Recettes prévisionnelles théoriques selon échéancier	Montant revalorisé à date de juin 2025
PEI	70%	5 880 000,00	15 200 000,00
PEI	70%	3 780 000,00	5 800 000,00
CPER	50%	1 500 000,00	3 300 000,00
PEI	70%	140 000,00	2 200 000,00
CPER / FEDER	50 à 70%	2 000 000,00	50 200 000,00
CPER	50%	750 000,00	1 500 000,00

PEI	70%	9 450 000,00	14 900 000,00
-----	-----	--------------	---------------

S PRETES A DEMARRER OU EN COURS

Demande PTIC	70 à 80%	4 693 000,00	7 040 000,00
Demande PTIC	70 à 80%	2 400 000,00	3 300 000,00
Demande PTIC	70 à 80%	4 000 000,00	5 500 000,00
Demande PTIC	70 à 80%	4 000 000,00	5 500 000,00
Demande PTIC	70 à 80%	6 900 000,00	16 500 000,00
Demande PTIC	70 à 80%	320 000,00	440 000,00
Demande PTIC/FEDER	60 à 80%	4 650 000,00	11 000 000,00
Demande PTIC/FEDER	60 à 80%	945 000,00	6 050 000,00

Demande PTIC ou dispositif dédié	70 à 80%	60 000 000,00	90 000 000,00
Demande PTIC ou dispositif dédié	70 à 80%	16 600 000,00	57 600 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		7 040 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		3 520 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		5 500 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		33 000 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		23 100 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		17 600 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		6 600 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		7 700 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		23 100 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		4 400 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		4 400 000,00
Demande PTIC	70 à 80%		6 600 000,00

OPERATIONS A LANCER

PROGRAMME 2026/2030

RECETTES A PERCEVOIR 2026/2030

(cumul des recettes déjà engagées et à demander)

ettes déjà engagées

E

2026	2027	2028	2029	2030
4 000 000, 00	4 000 000, 00	400 000, 00		
1 800 000, 00	1 800 000, 00	1 800 000, 00		
1 500 000, 00	1 500 000, 00			
200 000, 00				
2 500 000, 00	1 500 000, 00			
750 000, 00	750 000, 00			

2 900 000,00	2 900 000,00	2 900 000,00	2 400 000,00	2 400 000,00
13 650 000,00	12 450 000,00	5 100 000,00	2 400 000,00	2 400 000,00
36 000 000,00				
781 000,00	1 705 000,00	1 138 000,00	1 710 000,00	1 710 000,00
50 000,00	2 300 000,00	950 000,00		
250 000,00	3 000 000,00	1 750 000,00	500 000,00	
1 000 000,00	2 000 000,00	2 000 000,00	500 000,00	
		1 500 000,00	3 500 000,00	4 500 000,00
	440 000,00			
			1 400 000,00	5 000 000,00
				1 300 000,00

2 081 000,00	9 445 000,00	27 338 000,00	47 610 000,00	67 510 000,00
153 984 000,00				
15 731 000,00	21 895 000,00	32 438 000,00	50 010 000,00	69 910 000,00
189 984 000,00				

128 008 000,00	25,6M€/an
23 500 000,00	4,7M€/an