

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 02 ET 3 OCTOBRE 2025

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RIACCUNCIAMENTU DI L'ACCESSU À U PORTU DI
CUMERCIU DI PRUPIÀ

RÉAMÉNAGEMENT DE L'ACCÈS AU PORT DE
COMMERCE DE PRUPIÀ

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

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport vise à soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse l'opération de réaménagement de l'accès au port de commerce de Prupià.

I - CONTEXTE

I-1. Accès actuel au port

La commune de Prupià possède et gère ses ports de pêche et de plaisance. Un port de commerce, propriété de la Collectivité de Corse, est également présent sur son territoire. Il permet de relier Prupià au continent via Marseille. Ces infrastructures fonctionnent toutes à l'année.

Les accès au port de commerce se font aujourd'hui via l'Avenue Napoléon III et l'ex-RD 219a depuis le centre-ville de Prupià. Depuis la partie Sud, l'accès se fait par la Rue Jean-Paul Pandolfi et l'ex-RD 319. La sortie du port se fait soit par l'ex-RD 219a, soit par la Pl. des Corses, puis exclusivement par la Rue des Pêcheurs.



Figure 1 - Maillage viaire et hiérarchisation des voies avec identification des entrées/sorties du port

La présence du port en partie Ouest de la ville génère un trafic très important, notamment de PL, en centre-ville, particulièrement en période estivale lorsque les allers-retours sont quotidiens.

Selon les comptages effectués durant la période estivale de 2022 (post-COVID, les niveaux de trafic d'avant-pandémie n'étaient pas encore totalement atteints), le nombre de PL compté est de 4 000 sur un mois, soit environ 130 PL/jour dans le sens Sud de la ville --> accès port.

En termes de véhicules légers, sur le même point de mesure, le nombre de VL était de 136 000 sur le mois, soit 4 255 VL/jour environ.

À noter toutefois que les études de trafic fournies ne précisent pas les origines/destinations et donc qu'une seule part du trafic relevé a pour destination finale le port. En période plus creuse (février/mars 2022), le trafic PL mesuré est de 2 105 sur le mois soit 75 PL/jour en moyenne. Pour le trafic VL, il a été mesuré à 17 824 véhicules sur le mois soit 636 VL/jour en moyenne. Idem, la part de véhicules se rendant au port n'a pas été précisée mais ces chiffres permettent toutefois de démontrer une concentration des flux autour de l'accès au port et du carrefour entre les ex-RD 219, 319 et 219A.

En outre, le passage des camions dans cette zone dense et urbaine entraîne des conflits d'usage entre les usagers et engendre des points de congestion en raison des gabarits de voie et certains rayons de courbure, aujourd'hui inadaptés à la circulation de tels véhicules mais néanmoins utilisés, car aucune autre alternative n'existe. Les PL sont ainsi obligés de manœuvrer quelques minutes en plein centre-ville pour franchir les virages serrés existants.

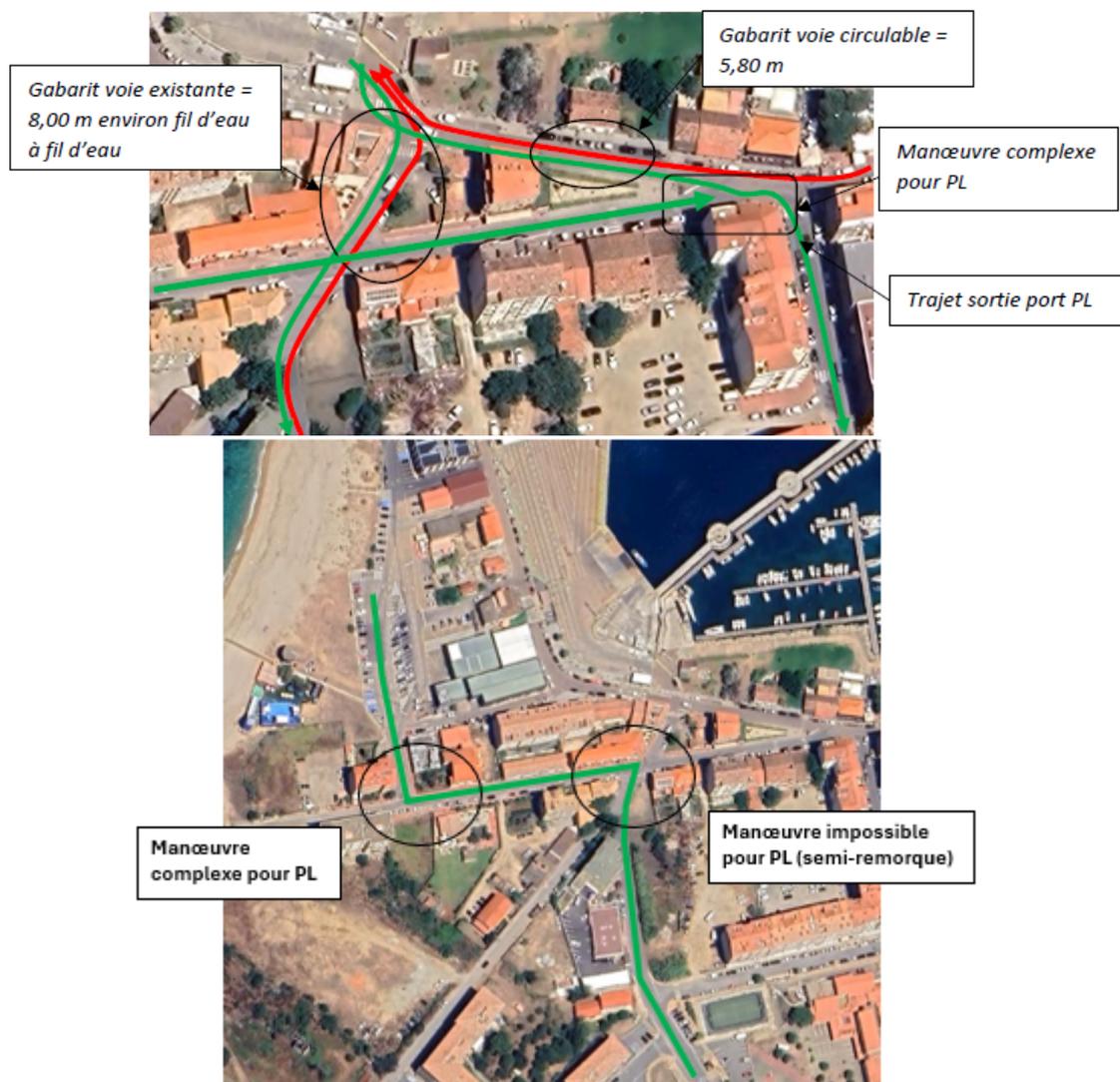


Figure 2 - Entrée/sortie actuelles du port et identification des points de conflit

I-2. Étude initiale menée par l'ex-CD 2A (2003-2008)

Un premier tracé comprenant le contournement du centre-ville par le Sud a été à l'étude par l'ex-CD 2A entre 2003 et 2008 et la commune de Prupia, ce tracé consistait à diriger les flux vers la route des plages du site de Capu Laurosù. Le tracé longeait l'embouchure du fleuve Rizzanese pour se raccorder in fine sur l'ex-RT 40 en sortie de ville.



Figure 3 - Projet de tracé pour le contournement du centre-ville de Prupia et accès au port

Au regard des enjeux environnementaux qui s'appliquent, la faisabilité d'un tel tracé aurait peu de chance d'obtenir les avis favorables requis.

En effet, le tracé longerait plusieurs zones à enjeux environnementaux :

- la ZNIEFF de type 1 « zone humide et plage du Rizzanese, plage de Portigliolo » ;
- sites à *Anchusa crispa* de l'embouchure du Rizzanese et d'Ulmetu ;
- zone de protection de biotope du site de l'embouchure du Rizzanese ;



Figure 4 - délimitation des espaces à enjeux environnementaux

En conséquence, la proximité avec ces zones à enjeux environnementaux engendrerait la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de

compensation (ERC) pour tous les impacts liés aux espèces et habitats présents sur ces espaces.

En outre, la zone est également située en partie dans le lit majeur du fleuve Rizzanese, régit par un PPRI dont les aléas sont délimités dans la cartographie ci-dessous.

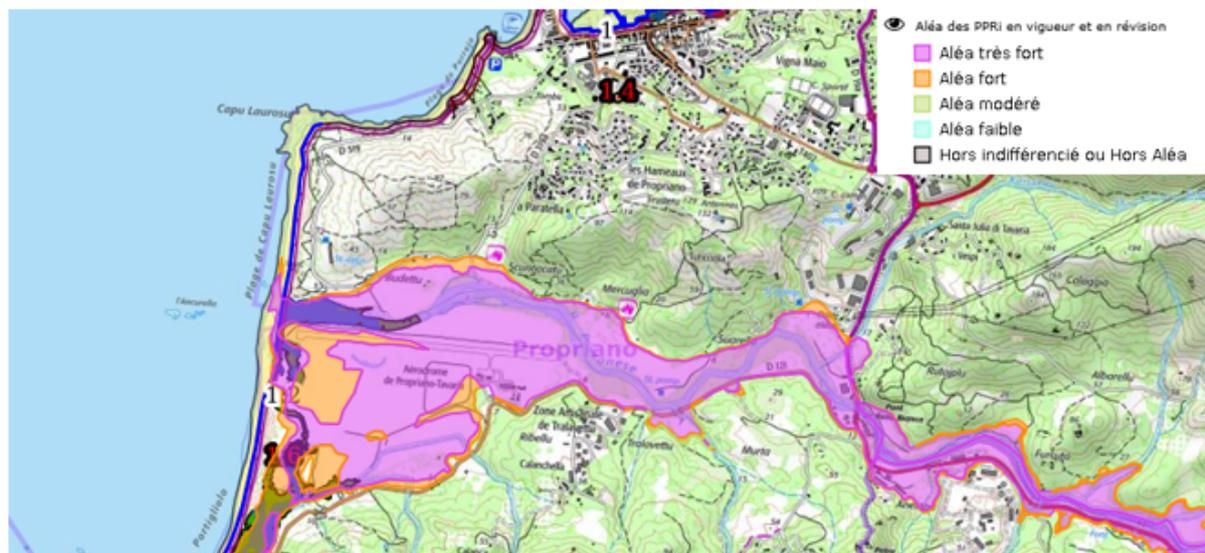


Figure 5 - délimitation des espaces en zone inondable (PPRI) - aléa très fort

La création d'infrastructure au sein de ces zones à aléas n'est pas possible pour l'aléa « très fort ». De plus, même si le tracé ne se situe pas dans les zones à aléa, l'aménagement d'un axe routier à proximité présente également des contraintes (portance des sols, création d'ouvrage de protection de la voirie en cas d'inondation).

Face aux contraintes financières, foncières, environnementales, économiques et hydrauliques (zone inondable), le tracé par le site de Capu Laurosù a été écarté. Cette décision politique traduit la volonté de retenir une solution techniquement réalisable, respectueuse de l'environnement et économiquement pertinente

I-3. Étude d'un nouvel accès au port

La réflexion autour d'une nouvelle voie d'accès s'inscrivant dans la continuité des voiries existantes et calibrées pour les poids lourds a été privilégiée. Ainsi la séquence ERC a été mis en œuvre, en évitant les impacts environnementaux.

Le linéaire de réflexion est représenté en violet sur la figure suivante :



Figure 6 - tracé de la voie de contournement projetée

Ce tracé intercepte l'avenue Napoléon III et le chemin des plages puis se raccorde à la rue Pandolfi. Ces voiries s'intègrent parfaitement à la voie de contournement, les raccords sont aisés et les girations facilitées pour les PL. Le linéaire total est court, 200 mètres au total, limitant l'impact financier des travaux.

Le tracé présenté chemine sur des parcelles privées ; la quasi-totalité des propriétaires des parcelles concernées ayant donné leur accord de principe, l'acquisition des parcelles par la Collectivité de Corse permettra une maîtrise de l'assiette du futur aménagement en se prémunissant de toute construction qui la priverait de la faculté de réaménagement de l'accès au port de commerce.

Le tracé ne présente pas d'incident en termes d'enjeu environnementaux (zone urbanisée, peu de végétation pouvant servir d'habitat, nuisances) ainsi aucune mesure ERC ne sera à prévoir.

In fine, l'ensemble du tracé de sortie de port cheminera par cette voie nouvelle de contournement, le secteur de la plaine, la rue Casanova d'Aracciani, l'ex-RT 402, puis au choix l'ex-RT 40 en direction de l'Extrême-sud ou bien vers Aiacciu par le tunnel de déviation.

Le tracé ainsi déterminé est calibré sur sa totalité, en termes de largeur de chaussée et de giration, pour le passage de tous types de poids lourds.



Figure 7 - tracé de la sortie du port de commerce dans sa totalité

II - PLAN DE PRINCIPE DE L'AMÉNAGEMENT

Le plan ci-dessous présente le tracé validé parmi les variantes. Les caractéristiques sont les suivantes :

- Longueur du tracé : 200 ml
- Largeur chaussée : 2x 3,50 m
- Largeur bande cyclable : 1,75 m
- Largeur accotement : trottoir + berme = 2,75 m

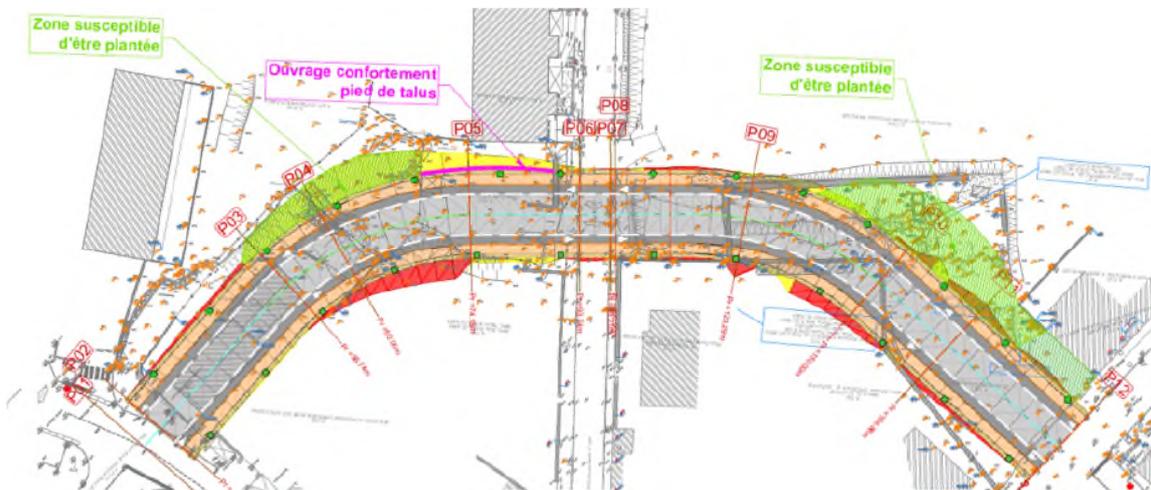


Figure 8 - aménagement de la voie de contournement projetée

Plan parcellaire :

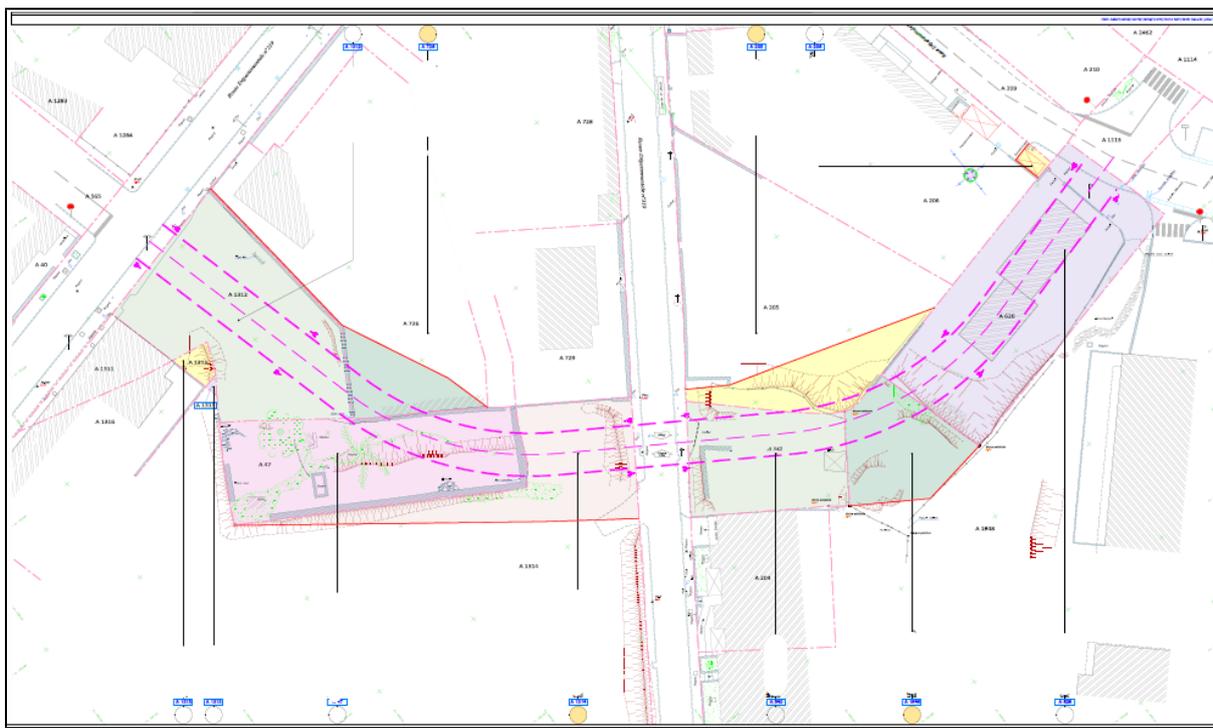


Figure 9 - plan parcellaire de la voie de contournement projetée.

III - COÛT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION

Frais généraux, frais d'étude, installation de chantier	100 000 €
Acquisitions foncières (rapport expert foncier)*	1 073 610 €
Travaux préparatoires, terrassements, ouvrages de soutènement	228 000 €
Corps de chaussée & revêtements bitumineux	210 000 €
Réseaux neufs et déplacement de réseaux	35 000 €
Hydraulique	40 000 €
Aménagement de surface, équipements	142 000 €
TOTAL HT	1 828 610 €
Aléa et provisions pour inflation : 15 %	274 290 €
TOTAL HT	2 102 900 €

*À noter que 2 expertises foncières sont jointes au dossier, en effet une première estimation des surfaces a été éditée en début d'étude engendrant la première expertise de 2022. Au fil des études préliminaires et de la maturation du projet, les emprises ont évolué et nécessité une nouvelle expertise (2025).

En conclusion, il vous est proposé :

- **D'APPROUVER** le principe et les caractéristiques principales du projet de réaménagement de l'accès au port de commerce de Prupia.
- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à poursuivre l'opération jusqu'à son achèvement et à lancer les procédures administratives et réglementaires en vue de sa réalisation.
- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à acquérir les emprises nécessaires à la réalisation de cet aménagement soit par actes passés en la forme administrative ou notariée, soit par voie d'expropriation.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

