

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2026

REUNION DES 05 ET 6 NOVEMBRE 2026

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**PIANU PLURIENNALE DI MANTENIMENTU DI I
RIVESTIMENTI STRADALI 2026-2028 - RAPPORTU
D'INFURMAZIONE À L'ASSEMBLEA DI CORSICA
PLAN PLURIANNUEL DE MAINTENANCE DES
REVÊTEMENTS ROUTIERS 2026-2028 - RAPPORT
D'INFORMATION À L'ASSEMBLÉE DE CORSE**

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 informer l'Assemblée de Corse de la mise en œuvre du premier plan pluriannuel de maintenance des revêtements routiers de la Collectivité de Corse.

En juillet 2025, la Collectivité de Corse se dotait d'un nouveau Plan Pluriannuel des Investissements (PPI) des infrastructures routières et ferroviaires pour la période 2026-2030, PPI qui sera prochainement actualisé et complété par la programmation en matière d'infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Au-delà des opérations structurantes de modernisation, le PPI consacre un large volet à la résilience des infrastructures, devenue un impératif stratégique face aux impacts croissants du changement climatique.

La maintenance routière est reconnue comme un enjeu majeur pour la conservation et la pérennité du patrimoine routier, afin de ne pas laisser de dette grise aux générations futures (1 € non investi aujourd'hui engendre une dépense au quintuple à 30 ans).

C'est pourquoi, pour chacune de ses hypothèses d'investissement, le PPI sanctuarise un montant annuel de maintenance de 50 à 55 M €, décliné par typologies d'interventions comme suit :

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

Afin de traduire opérationnellement cet impératif de maintenance du réseau, l'établissement d'un plan pluriannuel de maintenance (PPM) permet de programmer les interventions et de suivre l'évolution des réalisations. Il constitue la déclinaison opérationnelle du PPI sur le volet de la maintenance routière. Le PPM ne constitue pas une programmation budgétaire autonome venant se superposer au PPI : sa mise en œuvre s'inscrit dans le respect des enveloppes de crédits arrêtées par celui-ci.

Cette démarche inédite est établie, pour ce premier exercice, sur la période 2026-2028. À la différence du PPI, dont l'horizon s'étend jusqu'en 2030, le choix d'une programmation triennale permet de faire coïncider le PPM avec l'échéance de la présente mandature et de ne pas préjuger des choix de programmation qui relèveront de la prochaine majorité territoriale.

Ce premier PPM porte, à ce stade, sur les travaux de renforcement et de reprise des revêtements de chaussées. Cette typologie d'intervention, par son caractère récurrent, la connaissance désormais consolidée de l'état des chaussées et la possibilité d'anticiper les besoins, constitue le champ le plus directement programmable à moyen terme. Le PPM a toutefois vocation à être progressivement enrichi : ses prochaines déclinaisons intégreront d'autres typologies de maintenance prévues au PPI, en particulier les ouvrages d'art, puis, selon le niveau de maturité des programmations, les talus et accotements ainsi que les dispositifs de sécurité.

Pour les seuls renforcements et reprises de revêtements de chaussées, le PPI prévoit une enveloppe annuelle de crédits de paiement de 20 à 22 M€, au sein d'un effort global de maintenance routière fixé à 50 à 55 M€ par an, soit le principal poste de dépense de maintenance.

Le portefeuille d'opérations identifié au titre du PPM représente, sur la période 2026-2028, un montant cumulé d'environ 89 M€ HT (98 M€ TTC). Ce montant correspond à des opérations programmées et identifiées ; il ne constitue ni une prévision de dépenses à exécuter intégralement sur trois ans, ni un engagement financier supplémentaire par rapport au PPI. La Collectivité assume ainsi une marge de programmation volontairement supérieure aux crédits appelés à être effectivement consommés.

Cette marge de programmation constitue un outil de souplesse et de réactivité. La réalisation d'une opération peut en effet être différée en raison d'aléas techniques ou climatiques, de contraintes administratives, de travaux conduits par d'autres maîtres d'ouvrage et concessionnaires, de difficultés de coordination ou de l'évolution des priorités du réseau. Le maintien d'un portefeuille d'opérations suffisamment large, mais avec un classement par priorité d'intervention, permet, lorsqu'une opération programmée ne peut être engagée dans le calendrier prévu, de lui substituer rapidement une autre opération arrivée à maturité et ainsi de préserver la capacité d'exécution des crédits disponibles.

L'inscription d'une opération au PPM constitue donc une prévision de programmation et non un engagement de réalisation à une échéance déterminée. Le PPM est, par nature, un document évolutif : sa programmation pourra être ajustée au regard de l'avancement réel des opérations, des nouvelles données d'auscultation, des événements affectant le réseau et des contraintes rencontrées, dans le respect du cadrage financier du PPI et des principes de priorisation exposés dans le présent

rapport.

Au-delà de sa fonction de pilotage interne, cette démarche permet de donner une visibilité accrue sur l'action de la Collectivité de Corse en matière d'entretien de son réseau routier aux citoyens, aux élus locaux et aux acteurs économiques, notamment aux fédérations du BTP.

Le PPM marque ainsi une évolution de la gestion de la maintenance routière : la programmation repose sur une approche patrimoniale, objectivée et hiérarchisée à l'échelle de l'ensemble du réseau, tout en conservant la capacité d'adaptation nécessaire à la gestion des aléas et des urgences.

Cette programmation est adossée à la hiérarchisation du réseau routier, approuvée dans le cadre du PPI en juillet 2025, selon la classification suivante (cf. Annexe 1) :

- **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 ;
- **Catégorie R4** : réseau de desserte, correspondant aux autres routes de desserte locale.

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

La programmation a été établie sur la base d'une analyse technique systématique du réseau et objectivée par des critères relatifs à l'état de la chaussée et au trafic supporté. Cette méthode vise à mieux articuler la programmation des interventions avec les fonctions assurées par chaque itinéraire et le niveau de service attendu.

Une campagne d'auscultation du réseau a en effet été engagée après la fusion des collectivités départementales et territoriale sur l'ensemble des réseaux ex-territoriaux et ex-départementaux, soit sur près de 5 000 km de routes (Annexe 2).

Pour rappel, le tableau récapitulatif ci-dessous présente la couverture du réseau ausculté (depuis 2020) et les cycles de renouvellement fixés par le PPI.

Année	Couverture du réseau ausculté
2020	Début inspections ouvrages d'art
2021	Préparation campagne chaussées
2022	Auscultation généralisée lancée (≈ 50 % du réseau)
2023	Auscultation généralisée complétée ($\approx 95-100$ % du réseau)
2024	Relance inspections ciblées ouvrages d'art (ponts >10 m)
Objectif futur	Renouvellement de la campagne de chaussées tous les 6-8 ans ($\approx 2030-2031$)

Cette démarche permet également, pour la première fois à l'échelle de la Collectivité de Corse, d'objectiver les logiques d'intervention à partir d'une notation technique établie par tronçon de réseau. La programmation ne repose ainsi plus seulement sur l'identification ponctuelle de besoins, mais sur une lecture homogène, comparative et territorialisée de l'état du patrimoine routier. Croisée avec la hiérarchisation du réseau, les niveaux de trafic et les enjeux d'équilibre territorial, cette approche globale permet de prioriser les interventions sur des bases objectivées et partagées et d'intervenir au bon endroit, au bon moment, en orientant les moyens vers les sections qui le nécessitent réellement.

Il ressort de cette analyse que les chaussées présentent un état global contrasté, parfois mauvais mais majoritairement intermédiaire, avec une situation assez similaire en Pumonti et en Cismonte et une note globale de 5,7 sur 10.

Selon cette étude, le maintien de cette note globale nécessite un effort d'investissement estimé à 35 M€ annuels. Cette estimation met en évidence l'importance des besoins nécessaires à la conservation du patrimoine routier. Ces dépenses de maintenance, bien qu'indispensables à la pérennité des infrastructures et à la prévention d'une dégradation plus coûteuse à terme, demeurent par ailleurs faiblement éligibles aux dispositifs de cofinancement, très majoritairement orientés vers les opérations nouvelles ou de modernisation. Cette situation met en lumière une difficulté plus générale du modèle français de financement de l'entretien routier, qui fait reposer une part très importante de l'effort de conservation du patrimoine sur les ressources propres des gestionnaires de voirie.

Par ailleurs, à cette contrainte s'ajoute, en Corse, une spécificité tenant à la présence d'amiante naturel dans certaines formations géologiques et emprises routières, qui contribue à renchérir significativement le coût des interventions de maintenance. La réalisation de travaux dans ces secteurs implique en effet des investigations préalables, des mesures de prévention et de protection renforcées, ainsi que des modalités spécifiques de gestion des matériaux, qui se traduisent par des surcoûts importants pour le gestionnaire routier.

Dans ce contexte, le PPI retient un effort global de maintenance routière de 50 à 55 M€ par an, réparti entre les différentes typologies d'intervention tout en préservant une capacité de fongibilité permettant d'adapter la programmation aux aléas rencontrés en cours d'exécution.

Concernant les ouvrages d'art, une importante campagne de recensement et d'investigations a été également réalisée après la fusion et a mis en évidence l'importance du patrimoine à surveiller et à entretenir à savoir 15 000 ouvrages

(ponts, murs, tunnels) soit un ratio moyen de 3 par km.

Les inspections réalisées sur ces ouvrages permettent d'établir et d'actualiser les priorités d'intervention de la Collectivité de Corse. Elles permettront également d'alimenter l'extension future du PPM à cette typologie de maintenance.

À ce titre, l'effort financier annuel consacré ces dernières années à la maintenance de ce patrimoine sensible, de l'ordre de 4,5 M€, a été doublé dans la prévision du PPI pour atteindre 9 M€ annuels à compter de 2026 avec un ciblage des investissements sur les ouvrages d'art notés 3 et 3U (cf. annexe 2.2).

L'année 2025 a constitué une première année d'expérimentation de cette méthode de programmation de la maintenance (cf. annexe 3). Elle a permis d'éprouver les modalités de priorisation des interventions et d'améliorer l'anticipation des besoins. Les enseignements tirés de cette première année ont été intégrés dans l'élaboration du PPM 2026-2028.

La programmation intègre également les campagnes d'enrobés coulés à froid (ECF) et d'enrobés à émulsion de bitume (EEB) à froid menées sur l'ensemble du territoire, à l'instar de la campagne conduite en 2025 sur le secteur de Pitrusedda et Sarra di Faru sur un linéaire total de 15,6 kilomètres pour un montant de 1 700 000 €.

Après la réalisation de plusieurs chantiers tests, ces techniques sont aujourd'hui développées par les directions routières pour leur gain écologique et économique sur des linéaires adaptés (cf. annexe 5).

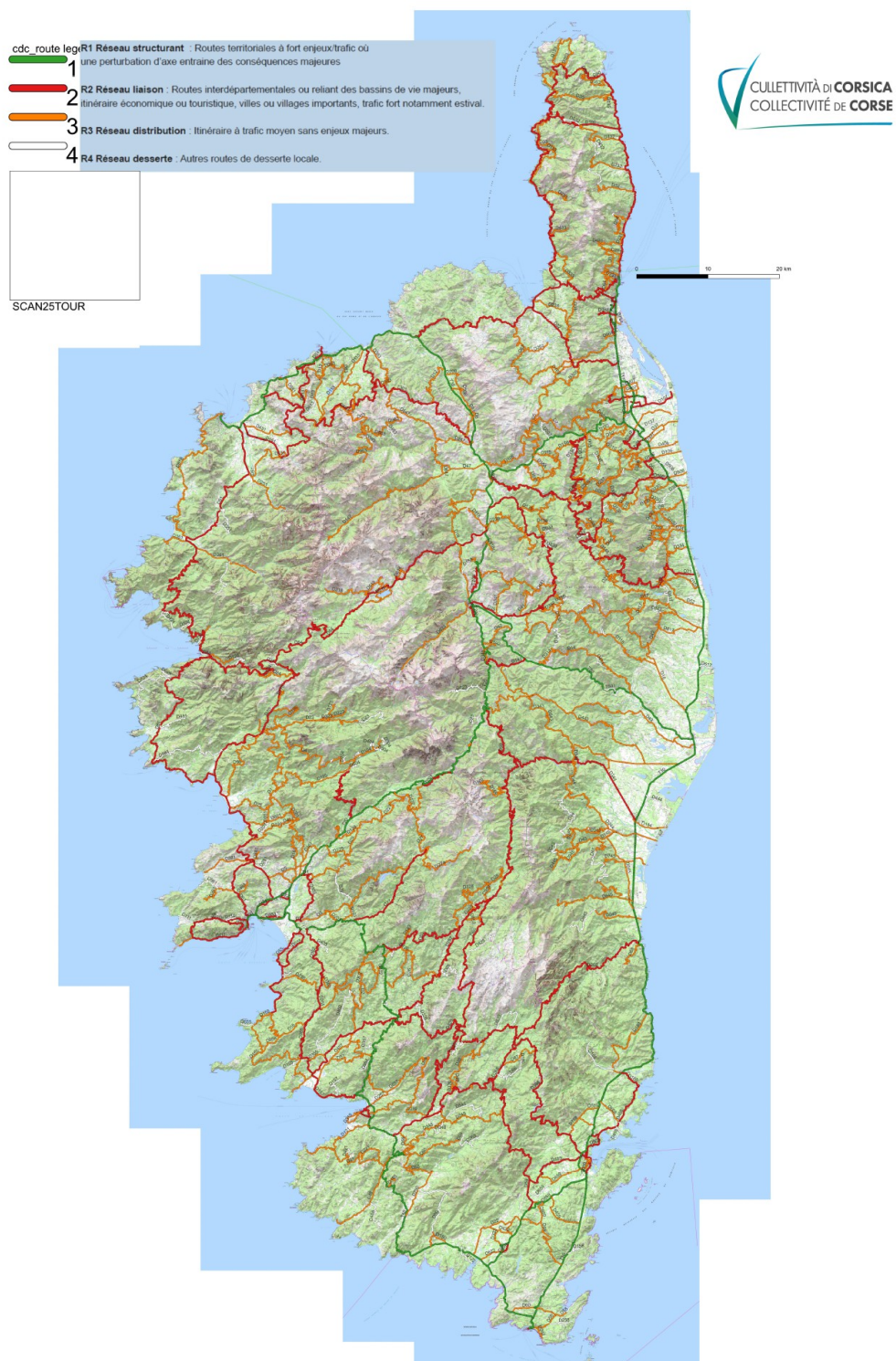
Le suivi du PPM permettra d'apprécier annuellement son niveau de mise en œuvre au regard, notamment, des crédits effectivement consommés, du nombre d'opérations réalisées, du linéaire de chaussées traité, du taux de réalisation de la programmation annuelle, de la répartition des interventions par catégorie de réseau et par territoire, ainsi que de l'évolution de l'état du patrimoine lors des prochaines campagnes d'auscultation. Ce suivi permettra d'ajuster la programmation dans une logique d'amélioration continue.

Le Plan pluriannuel de maintenance des revêtements routiers de la Collectivité de Corse pour la période 2026-2028 est joint au présent rapport.

Tels sont les éléments portés à la connaissance de l'Assemblée de Corse.

Je vous prie de bien vouloir en prendre acte.

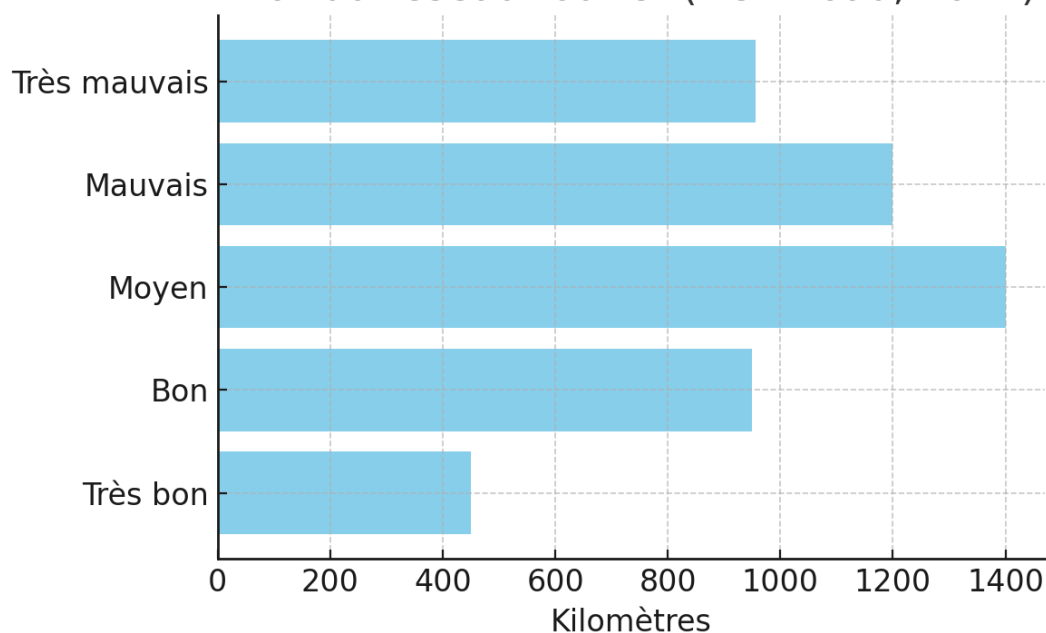
ANNEXE 1 – HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER



ANNEXE 2 – RESULTATS D'AUSCULTATION DU RESEAU ROUTIER

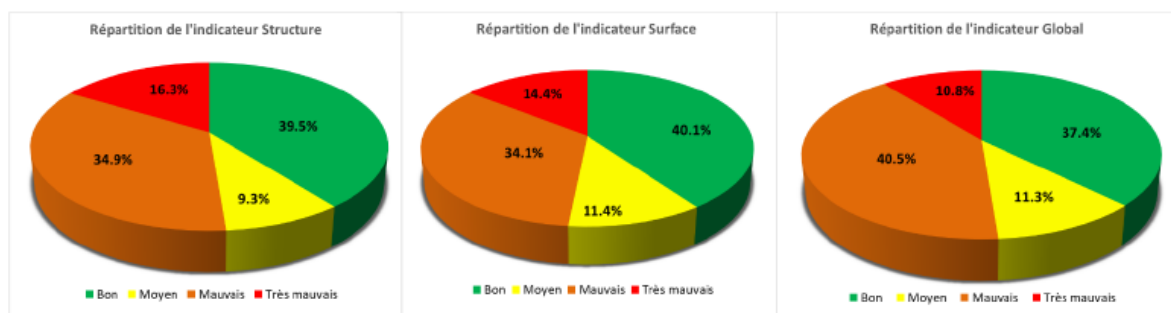
Annexe 2-1 – Etat du réseau routier

État du réseau routier (NextRoad, 2024)



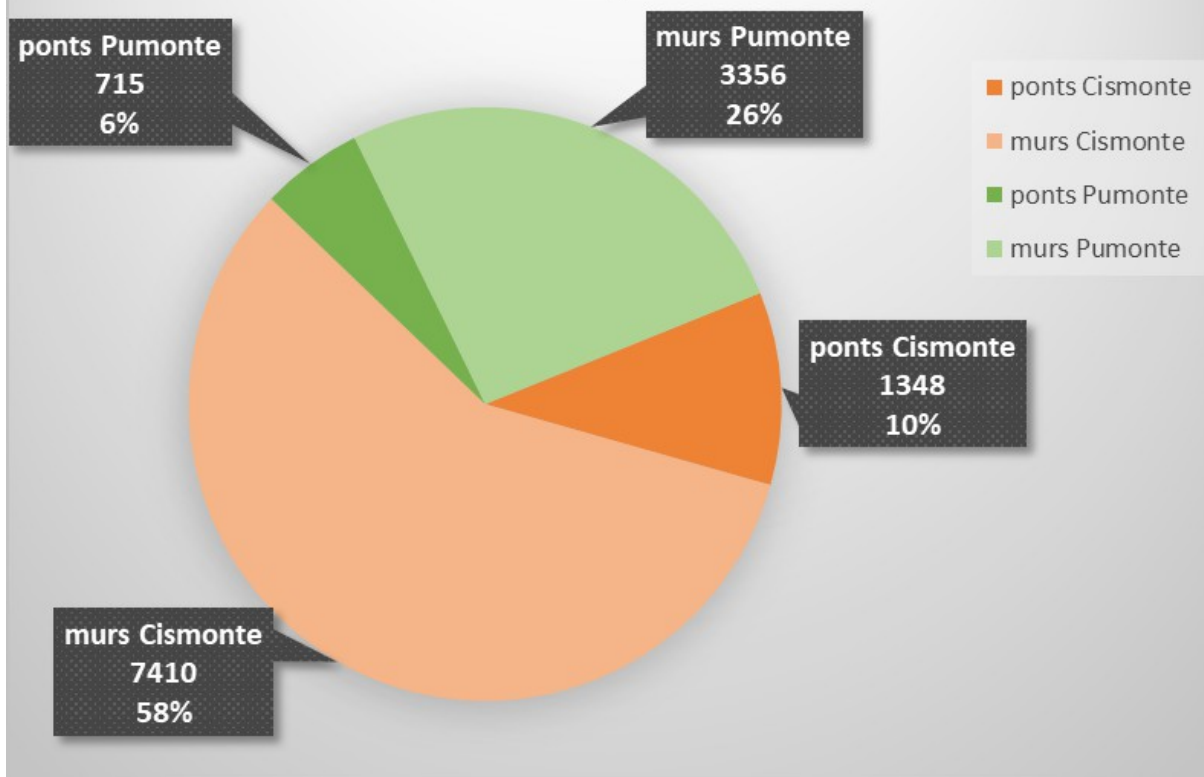
Le tableau et les graphiques ci-dessous synthétisent les résultats des notations par classe, et par indicateur :

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%

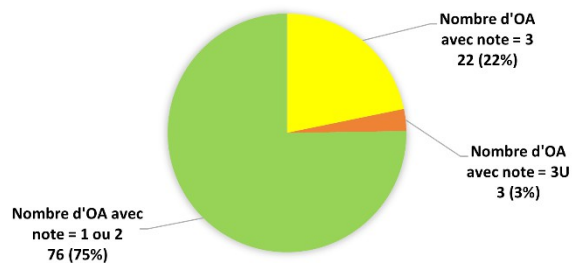


Annexe 2.2 – Etat des ouvrages d'art

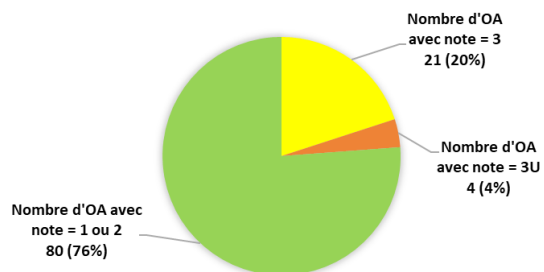
Répartition des ouvrages de RD recensés en juin 2025



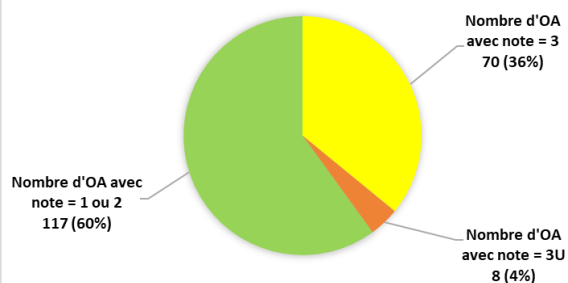
BILAN DES IDP 2020-2021 SUR RT



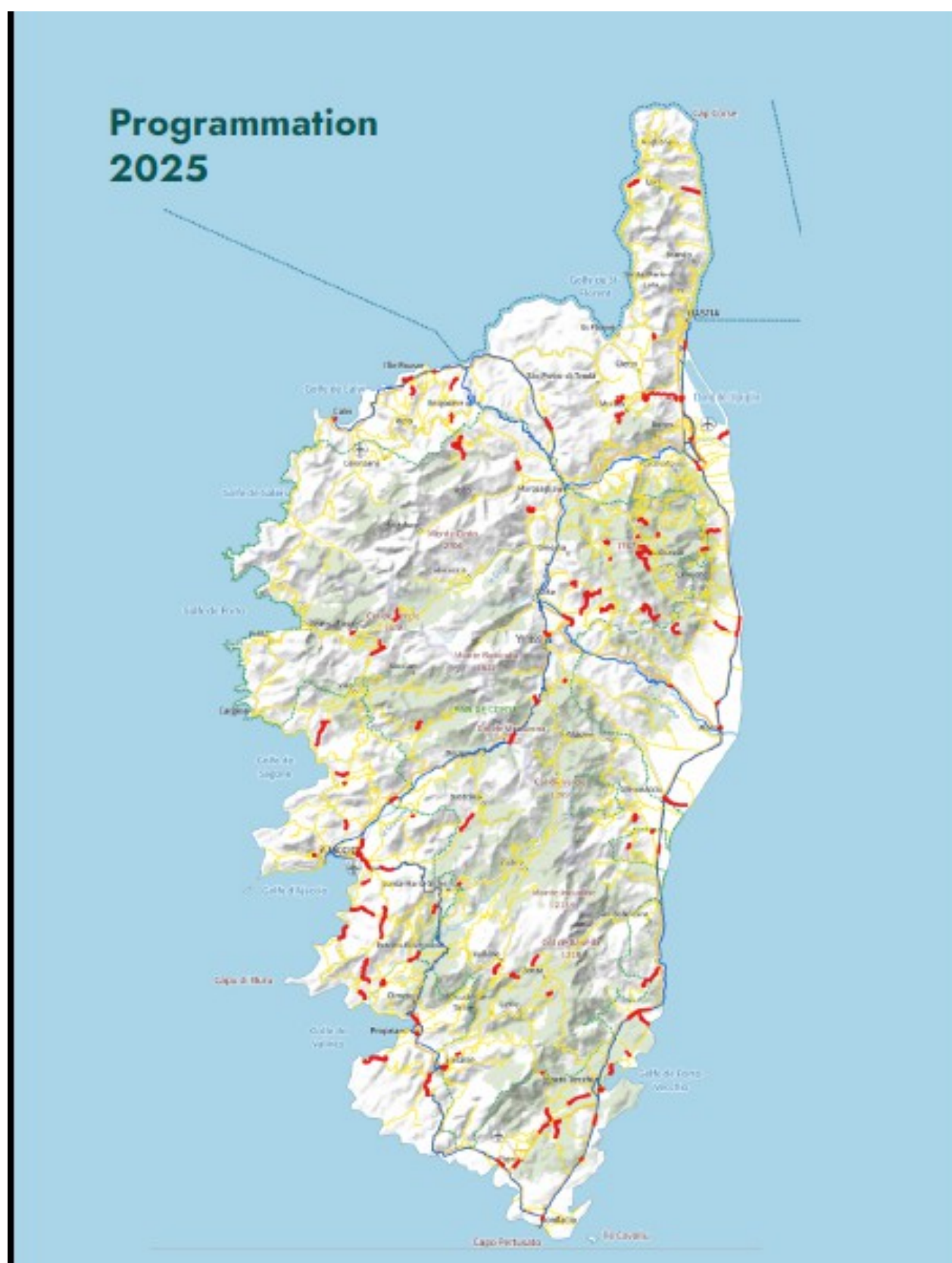
BILAN DES IDP 2020-2021 SUR RD2A



BILAN DES IDP 2020-2021 SUR RD2B



ANNEXE 3 – PROGRAMMATION TEST DES REVETEMENTS ROUTIERS 2025



ANNEXE 4 – PROGRAMMATION DES REVETEMENTS ROUTIERS 2025-2028



ANNEXE 5

Campagnes enrobés émulsion à froid / enrobés coulés à froid

2025

Commune	Distance	Montant HT
Secteur Pitrusedda / A Sarra di Farru <ul style="list-style-type: none"> Pitrusedda Albitreccia A Sarra di Farru 	15,6	1 700 000,00€

2026

Secteur Boziu <ul style="list-style-type: none"> Sant'Andria di Boziu San Lorenzo Castineta Gavignanu 	9,8	1 476 677,00€
Secteur Corti Vivariu <ul style="list-style-type: none"> Corti Vivariu 	10,4	449 746,00€
Secteur Gravona Cruzzini <ul style="list-style-type: none"> Reza Pastricciola Azzana Aucciani Tavera Cutuli è Curtichjatu I Peri 	13,1	1 100 000,00€

2027

Secteur Boziu Nuceta <ul style="list-style-type: none"> Lanu Erone Rusiu Nuceta 	13,6	1 760 000,00€
<ul style="list-style-type: none"> Corti Tralonca Soveria 	5	250 000,00€

2028

Secteur Falasorma Dui Sevi <ul style="list-style-type: none"> Galeria Osani Partinellu 	30	2 500 000,00€
---	----	---------------