

AMENAGEMENT DE LA RT40 DEVIATION / CONTOURNEMENT DU VILLAGE D'ULMETU

Collectivité de Corse
Direction des investissements routiers du Pumontu

17 février 2026



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s) MARTINI Stéphane
Fonction Responsable de l'antenne d'Ajaccio
Volume du document Bilan de Concertation – Déviation / Contournement Olmeto
Version B01
Référence VMA230036 – Déviation Olmeto
Chrono

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérifié par	Fonction	Signature
A01	10-fev-2026	FIORDELISI Raphaël	Responsable territorial PACA-Corse	
B01	17-fev-2026	FIORDELISI Raphaël	Responsable territorial PACA-Corse	

Version	Date	Approuvé par	Fonction	Signature
A01	10-fev-2026	FIORDELISI Raphaël	Responsable territorial PACA-Corse	
B01	17-fev-2026	FIORDELISI Raphaël	Responsable territorial PACA-Corse	

DESTINATAIRES

Nom	Entité
	Collectivité de Corse

1 INTRODUCTION	6
2 CONTEXTE GENERAL.....	7
2.1 Cadre de la concertation publique.....	7
2.2 Rappel des études antérieures et des nouveaux enjeux.....	7
2.2.1 Les premières études en vue du contournement du village entre 1997 et 2008	7
2.2.2 Une relance d'études en 2011	7
2.2.3 Synthèse de la concertation de 2013	8
2.2.4 Poursuite des études de contournement en 2019	9
2.2.5 Une étude d'aménagement de la traversée en 2022	9
2.2.6 Poursuite des études de contournement en 2023	10
2.2.7 Alternative et créneau de dépassement	10
3 PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION	12
3.1 Objectif de l'opération	12
3.2 Les variantes présentées au public.....	12
3.2.1 Variante 1 – tracé court	12
3.2.2 Variante 2 – tracé long	14
3.2.3 Variante 3 – Viaduc.....	14
3.2.4 Variante 4 – Requalification de la RD	16
3.3 Conclusion des études sur les variantes proposées	17
4 DISPOSITIF DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	19
4.1 Objectifs de la concertation.....	19
4.2 Déroulement de la concertation	19
4.2.1 Les supports d'informations	22
4.2.2 Les moyens d'expression.....	22
5 BILAN DE LA CONCERTATION	23
5.1 Etat des lieux des différentes contributions	23
5.2 Analyse des retours	23
5.2.1 Avis #1 - Avis favorable à la variante 1.....	23
5.2.2 Avis #2 – Avis défavorable à la variante 1	24
5.2.3 Avis #3 - Avis favorable à la variante 2.....	25
5.2.4 Avis #4 – Avis défavorable à la variante 2	27
5.2.5 Avis #5 - Avis favorable à la variante 3.....	28
5.2.6 Avis #6 – Avis défavorable à la variante 3	29
5.2.7 Avis #7 - Avis favorable à la variante 4.....	31
5.2.8 Avis #8 – Avis défavorable à la variante 4	32
5.2.9 Avis #9 – Avis défavorable à tout projet de déviation, en faveur d'une mise à double sens de la traversée	34

5.2.10 Synthèse des avis	36
5.3 Représentation graphique des contributions	36
5.4 Réponses de la Collectivité de Corse	38
6 SUITE A DONNER	38
7 CONCLUSION	39

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le bilan de concertation préalable (organisée conformément aux dispositions de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme) relatif au projet d'aménagement de la RT40 et de la déviation / contournement D'ULMETU.

1 INTRODUCTION

Le présent rapport est relatif à de la concertation qui s'est tenue dans le cadre de l'opération d'aménagement de la RT40 et de la déviation / contournement D'ULMETU.

Ce projet est sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité de Corse.

Le bilan de la concertation rappelle dans un premier temps le contexte général dans lequel s'inscrit l'opération, puis il présente le projet porté à la concertation (suite aux analyses des variantes de tracé) ainsi que ses objectifs.

Il rappelle et décrit ensuite les différentes modalités d'information et de concertation mises en place.

Dans un quatrième temps, il propose une analyse à la fois quantitative et qualitative de l'ensemble des expressions recueillies au cours de la période de concertation, permettant de livrer une lecture exhaustive et structurée de tous les avis, remarques et questions exprimés pendant la concertation.

Enfin, une conclusion est donnée sur ce bilan de la concertation, et les suites à donner y sont abordées.

2 CONTEXTE GENERAL

2.1 Cadre de la concertation publique

La concertation publique s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article **L 103-2 du Code de l'Urbanisme**.

Conformément à la réglementation, la Collectivité de Corse, maître d'ouvrage de l'opération, a donc mené cette concertation, qui s'est déroulée **du 13/10/2025 au 05/12/2025**.

Le but était que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur ce projet et les premiers choix opérés par la Collectivité de Corse.

Le périmètre de la concertation concerne la commune d'Ulmétu sur laquelle l'aménagement est envisagé.

2.2 Rappel des études antérieures et des nouveaux enjeux

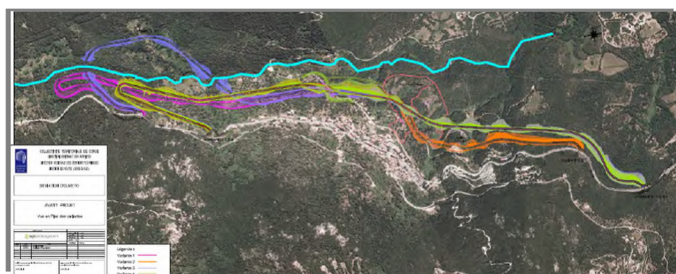
2.2.1 Les premières études en vue du contournement du village entre 1997 et 2008

Les premières études pour un contournement routier du village d'Ulmétu datent de 1997.

À cette époque, un projet de déviation longue, intégrant un contournement de Casalabriva et un tunnel sous le col de Celaccia, avait été envisagé. Ce projet a toutefois été abandonné en raison de coûts trop élevés. Le lancement de ces études met en lumière l'importance des problèmes de circulation rencontrés alors, motivant l'exploration de plusieurs alternatives.

En 2002, une autre solution a été étudiée, proposant une déviation sur l'autre versant avec un raccordement au rond-point actuel RN196/RD257. Ce tracé nécessitait la construction d'ouvrages de génie civil importants, mais, à l'instar du projet précédent, il a été écarté pour des raisons de coût.

Après ces deux abandons pour raison budgétaire, l'objectif en 2008 était de proposer une solution plus économique, en raccourcissant la déviation pour relier directement l'entrée et la sortie du village. Ce projet n'a cependant pas pu être finalisé, et aucune concertation n'a été organisée autour de cette proposition.

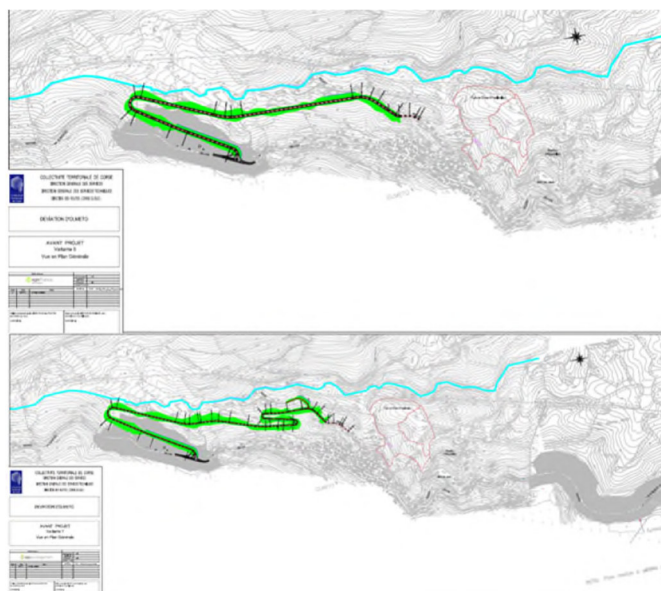


VARIANTES PROPOSEES EN 2008

2.2.2 Une relance d'études en 2011

Après l'abandon des projets précédents, un nouveau projet de déviation a vu le jour en 2011, avec des orientations redéfinies par le Schéma Directeur des Routes Territoriales de Corse, approuvé la même année. Ce projet s'appuyait sur une volonté affirmée de structurer une stratégie d'aménagement routier répondant aux attentes à la fois des professionnels et des usagers, tout en offrant un budget nettement plus raisonnable et cohérent que les propositions antérieures. La nouvelle déviation prévoyait un tracé plus court, partant de l'entrée Nord du village pour se raccorder à l'aval d'Ulmétu sur la RD257.

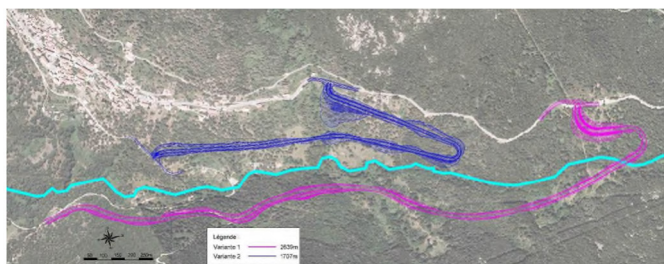
Considérant la faisabilité technique et financière de cette solution, l'Assemblée de Corse a autorisé le lancement d'une concertation publique du 6 mars au 29 avril 2012, sans qu'un bilan n'ait pu être établi. Cependant, en raison du tracé passant par des terrains agricoles, incluant des oliveraies exploitées, une opposition marquée de la part des propriétaires concernés a empêché la réalisation d'un bilan de concertation.



VARIANTES PROPOSEES EN 2011

La dernière phase de concertation relative au projet de déviation avant celle de 2025 remonte à 2013.

Lors de cette phase, la Direction des Routes a présenté deux nouvelles variantes visant à éviter, ou du moins réduire, l'impact sur les zones agricoles, principale raison du rejet du projet précédent. Cependant, ces nouvelles propositions entraînaient une augmentation des coûts estimés des travaux (16 M€). La première variante propose un raccordement au Nord, avec un tracé sur l'autre versant, traversant le ruisseau des Mulini et se raccordant plus au Sud sur la RD257. La seconde variante démarre perpendiculairement à la RT40 depuis un rond-point, intègre un ouvrage d'art et un large virage, traverse une zone agricole avec une oliveraie, avant de rejoindre la RD257 par un second rond-point. Malgré ces adaptations, les deux propositions sont finalement rejetées par la population.



VARIANTES PROPOSEES A LA CONCERTATION PUBLIQUE EN 2013

2.2.3 Synthèse de la concertation de 2013

La concertation publique de 2013 a clairement révélé l'urgence de concrétiser le projet de déviation, un besoin exprimé depuis les premières études des années 1990 pour atténuer les impacts de la RT40 sur le centre du village. Ce consensus témoigne d'une attente forte des habitants, qui souhaitent une solution pour réduire les nuisances sonores, la pollution et les problèmes de sécurité, tout en redynamisant l'économie locale et en favorisant la création d'un véritable cœur de village.

Les citoyens ont exprimé des attentes précises concernant la clarté et la transparence des informations présentées, demandant des outils visuels et explicatifs ainsi qu'une implication plus directe des élus. La préservation de l'environnement, la protection du patrimoine et le respect des exploitations agricoles figurent également parmi leurs priorités. Ils insistent sur la nécessité de minimiser l'emprise de la déviation sur les parcelles privées et de valoriser les zones touristiques du village.

Malgré les réserves sur certaines modalités de concertation et le choix des variantes, cette phase a permis de valider la première section du tracé, constituant une avancée concrète vers la réalisation de la déviation. Ce résultat marque une étape significative et démontre la volonté commune de trouver une solution équilibrée, répondant à la fois aux impératifs de circulation et aux préoccupations locales pour un aménagement durable et respectueux du cadre de vie des citoyens.

2.2.4 Poursuite des études de contournement en 2019

En 2019, les diverses études menées ont conduit à l'élaboration de deux nouvelles variantes de déviation, respectivement d'une longueur de 3,07 km et 3,56 km, avec des coûts estimés entre 70 et 85 millions d'euros pour l'une, et entre 60 et 70 millions d'euros pour l'autre.

Cependant, ces propositions soulèvent de nombreuses contraintes en raison de la sensibilité environnementale, de la proximité d'habitations et de l'activité agricole présentes sur le tracé. La réalisation de ces variantes engendrerait un impact significatif sur la faune et la flore, entraînant une atteinte à la biodiversité qui nécessiterait des mesures compensatoires et dérogatoires complexes, conformément au code de l'environnement.

Elle provoquerait également une augmentation des nuisances sonores dans des zones actuellement préservées du bruit. Par ailleurs, la nécessité de forts volumes de remblais impliquerait des quantités importantes de matériaux d'apport, et des expropriations seraient inévitables, affectant des habitations et des exploitations agricoles.

Enfin, les tracés envisagés auraient un impact paysager majeur, modifiant profondément le cadre visuel et naturel des zones concernées.

2.2.5 Une étude d'aménagement de la traversée en 2022

En 2022, à la suite de la création des parkings visant à compenser la suppression des zones de stationnement sur la RT40, la CdC a lancé une étude technique afin de définir les aménagements à réaliser afin de remettre à double sens la traversée du village.

Titulaires de ce marché, le bureau d'études EGIS et son co-traitant BLASINI, ont proposé des aménagements après des études et analyses du tracé.

L'objectif étant de concrétiser la remise à double sens tout en réaménagement des trottoirs et recréant une chaussée permettant le croisement de 2 poids lourds.

La solution retenue inclut une chaussée de 5,80 m conforme aux normes CEREMA pour le trafic poids lourds, une limitation de vitesse à 30 km/h dans l'hypercentre, et des plateaux pour sécuriser les piétons.



PHOTO D'UNE DES ZONES A AMENAGER

2.2.6 Poursuite des études de contournement en 2023

La Collectivité de Corse, conformément à la délibération de mai 2023, a parallèlement lancé un nouveau marché d'études en 2023, afin de synthétiser les études préalables et apporter un nouveau regard sur d'éventuels nouveaux tracés au Sud du village.

La présente consultation fait suite à cette nouvelle étude, 4 variantes ont donc été étudiées :

- Variante courte en tracé neuf sous le village
- Variante longue en tracé neuf sous le village
- Variante en tracé neuf au travers de la vallée de Baracci
- Variante en recalibrage de la RD257

Les quatre tracés ont été présentés à la Mairie d'Ulmétu lors d'une réunion de présentation en juillet 2024.

Au cours de cette réunion, M. Le Maire d'Ulmétu a mis en exergue 4 points critiques identifiés lors de l'expérimentation :

- maintien du stationnement devant la poste ;
- rétrécissement du passage au droit de la Mairie ;
- rétrécissement du passage au droit de l'épicerie
- densité du trafic poids lourds

Une note de synthèse établie par le bureau d'études MORETTI a été partagée, relatant de ces conditions.

Il est à noter que 3 des quatre préoccupations soulevées par la mairie en 2023 lors de l'expérimentation sont prises en compte dans les études d'aménagement de la traversée de 2022, à l'exception de la densité de trafic poids lourds, un enjeu lié à la configuration insulaire.

Il est également précisé par la CdC et le bureau d'étude EGIS que ces 3 points soulevés par M. Le Maire peuvent être traités via des aménagements temporaires à seule vocation de l'expérimentation.

L'expérimentation est une phase clé qui doit être finement préparée en amont.

Il est du point de vue de la CdC ainsi que de son bureau d'études qu'une réalisation de cette expérimentation, aussi bien en période estivale qu'hivernale, constitue une justification impérative dans le montage du dossier auprès du CNPN (Conseil national de la protection de la nature) et des services de l'Etat.

Afin de permettre l'instruction d'un projet avec un tel impact environnemental, il est impératif pour le donneur d'ordre de démontrer que toutes les alternatives, moins impactantes pour l'environnement, ont été étudiées.

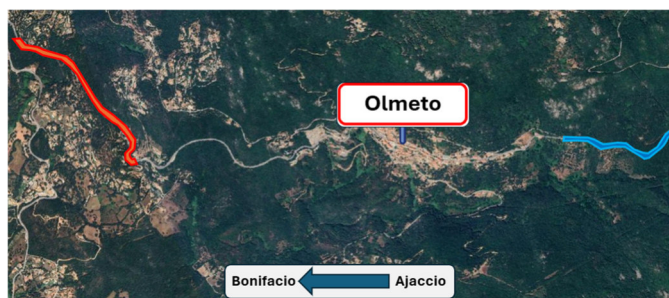
En testant cette solution, la CdC pourrait ainsi démontrer que la déviation serait le seul recours en cas de disfonctionnement du double sens au sein du village.

Cette démarche pourra ainsi supporter la nécessité d'intérêt public, justifiant d'un projet abouti.

2.2.7 Alternative et créneau de dépassement

En alternative à la déviation, la CdC a également envisagé une solution alternative consistant en l'aménagement de deux créneaux de dépassement stratégiquement situés aux abords du village d'Ulmétu.

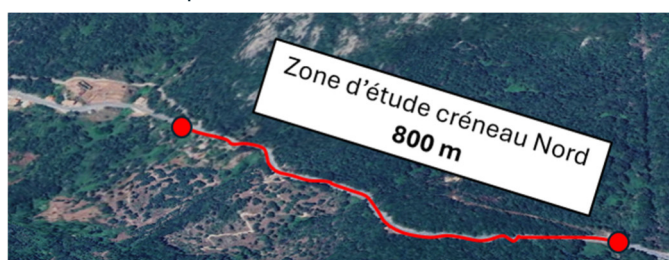
Ces zones ont été identifiées pour répondre à la problématique de fluidité de la circulation sur cet axe routier principal. Ce projet viserait à offrir aux véhicules légers davantage d'opportunités de dépassement.



PLAN GENERAL DU PROJET D'AMENAGEMENT

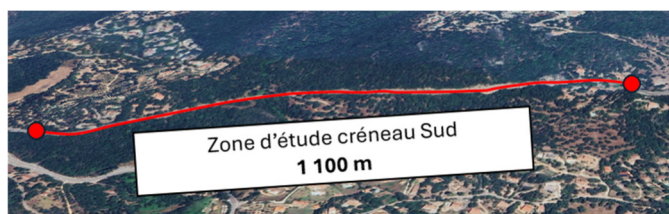
Les deux zones d'étude sont situées comme suit :

Zone d'études Nord : à 700 mètres avant l'entrée du village d'Olmeto, dans le sens d'Aiacciu-Prupia. Cette zone, d'une longueur de 800 mètres, permettrait de fluidifier le trafic en amont de l'agglomération.



APERÇU DE LA ZONE D'ETUDES NORD

Zone d'études Sud : à 1 600 mètres après la sortie du village d'Olmeto, dans le sens Prupia-Aiacciu (dépassement dans le sens montant). Cette zone s'étend sur 1 100 mètres et offrirait des conditions de dépassement favorables pour les véhicules légers après la traversée du village.



APERÇU DE LA ZONE D'ETUDES SUD

En revanche, si le projet de déviation était retenu par la CdC, le projet des créneaux de dépassement pourrait être partiellement ou totalement abandonné, en fonction de la variante choisie. Les variantes du projet de déviation ont un impact direct sur la pertinence des créneaux, car elles modifient les flux de circulation sur cet axe.

Variante 1 ou 2 : Ces variantes conservent une partie du trafic sur l'axe routier actuel. Dans ce contexte, le créneau de dépassement Sud pourrait être maintenu pour fluidifier la circulation, tandis que le créneau Nord serait remplacé par le giratoire d'entrée de la déviation.

Variante 3 ou 4 : Ces variantes redirigent complètement le trafic sur un nouvel axe routier, déviant ainsi totalement le flux des véhicules lourds et légers. Dans ce scénario, les deux créneaux de dépassement, Nord et Sud, deviendraient superflus et pourraient être abandonnés.

3 PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

3.1 Objectif de l'opération

Le projet de déviation / contournement du village d'Ulmétu s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration du fonctionnement de la RT40, axe structurant du territoire reliant notamment Aiacciu à Bunifaziu. Il vise en premier lieu à fluidifier la circulation, aujourd'hui fortement contrainte par la traversée du centre du village, où le trafic est régulé par un alternat de longue durée aux entrées d'agglomération. Cette situation génère des congestions récurrentes, particulièrement marquées aux heures de pointe et en période estivale, que le projet entend résorber durablement.

Au-delà des enjeux de mobilité, le projet poursuit un objectif majeur d'amélioration de la qualité de vie des habitants. La circulation de transit au cœur du village engendre en effet des nuisances importantes, tant en termes de bruit que de pollution atmosphérique, affectant le cadre de vie et la sécurité des usagers locaux. En reportant le trafic de transit hors du centre urbain, la déviation permettra de réduire significativement ces nuisances, de sécuriser les déplacements locaux et de redonner au cœur du village une vocation plus apaisée et conviviale.

Le projet vise également à réduire fortement les temps d'attente subis par les automobilistes, actuellement estimés jusqu'à 20 minutes en haute saison et environ 5 minutes hors saison, du fait des feux alternants. La suppression de ces dispositifs grâce à la création d'un itinéraire de contournement permettra d'améliorer la régularité des déplacements, d'optimiser les temps de parcours et de renforcer le confort de conduite pour l'ensemble des usagers.

Enfin, en désengorgeant la traversée d'Ulmétu, le projet contribue à l'optimisation de la connectivité territoriale assurée par la RT40. Axe stratégique pour les échanges économiques, touristiques et sociaux, cette route joue un rôle essentiel dans le développement local et régional. La déviation permettra de préserver son efficacité fonctionnelle, tout en conciliant les enjeux de mobilité avec ceux de l'aménagement urbain et de la qualité de vie des habitants.

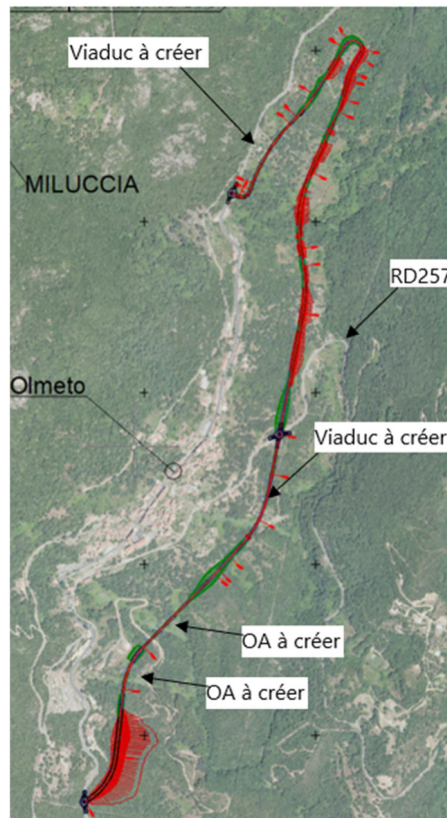
3.2 Les variantes présentées au public

3.2.1 Variante 1 – tracé court

La variante 1 du projet de déviation d'Ulmétu consiste en la création d'une nouvelle 1x2 voies à l'Est d'Ulmétu sur un linéaire de 3km. Elle permet le contournement d'Ulmétu en direction du Sud et le raccordement à la RT40 se fait au plus proche du village d'Ulmétu.

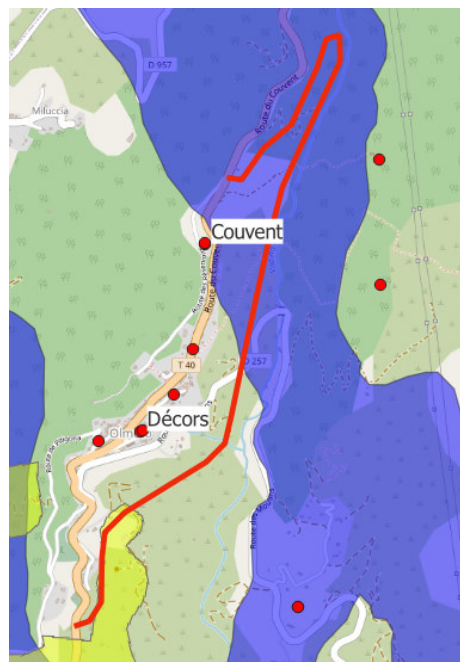
Ce tracé neuf est long de 3075 m² et respecte les recommandations de l'ARP pour la catégorie R60 en relief difficile, mais présente des pentes plus élevées (8 à 10 % versus 7%).

Cette variante implique la construction de quatre ouvrages d'art, dont deux viaducs de 300 m et deux ponts de 150 m et 68 m. Pour les raccordements, trois giratoires seront nécessaires pour connecter la déviation à la RT40 au Nord et au Sud, ainsi qu'à la RD257 au milieu du tracé.



TRACE DE LA VARIANTE 1

Sur le plan environnemental, la variante 1 présente des enjeux importants. Elle traverse une ZNIEFF de type II, appelée "Oliveraies d'Olmato-Santa Maria Ficaniedda" (FR94004161), et longe un espace boisé classé sur 1,7 km le long du ruisseau Milenu. De plus, elle traverse une zone d'espaces remarquables, répertoriée dans l'atlas du littoral, sur une distance de 600 mètres.



PLAN DES ZONES NATURELLES SITUÉES SUR OU A PROXIMITÉ DU TRACE DE LA VARIANTE 1

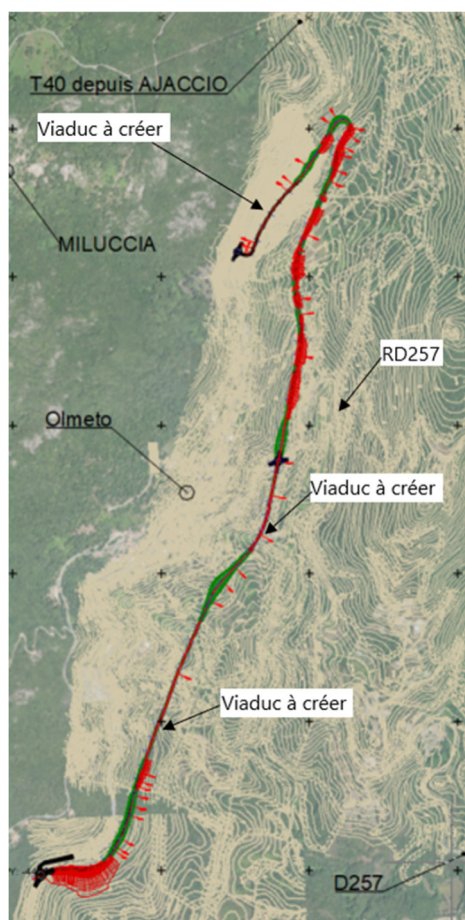
L'estimation de cette variante s'élève à 63 millions d'euros.

3.2.2 Variante 2 – tracé long

La variante 2 du projet de déviation d'Ulmétu consiste en la création d'une nouvelle 1x2 voies à l'Est d'Ulmétu sur un linéaire de 3,6km. Elle permet le contournement d'Ulmétu en direction du Sud avec un raccordement à la RT40 un peu plus éloigné du village.

Ce tracé est un peu plus long que celui de la variante 1 avec 3586 m. Il respecte également les recommandations de l'ARP pour la catégorie R60 en relief difficile, avec présence de pentes moins élevées que celles de la variante 1 (4,5 à 8 %).

Cette variante nécessite la construction de deux viaducs de 300 m et un de 500 m de long. Les raccordements se font via trois giratoires, similaires à ceux de la variante 1 pour la connexion à la RT40 au Nord et à la RD257 au milieu du tracé.



TRACE DE LA VARIANTE 2

Sur le plan environnemental, la variante 2 présente les mêmes enjeux que la variante 1, à l'exception d'une traversée plus longue de la zone d'espaces remarquables, sur 1 100 mètres.

L'estimation de cette variante s'élève à 61 millions d'euros.

3.2.3 Variante 3 – Viaduc

Cette variante correspond à une version optimale des tracés envisagés par la CdC compte tenu des contraintes identifiées au Diagnostic environnemental. Elle consiste en la création d'une nouvelle 1x2 voies et un élargissement de la RD257 à l'Est d'Ulmétu sur un linéaire total de 5,3km. Elle permet le contournement d'Ulmétu en direction du Sud avec un raccordement au lieu-dit Cipiniellu.

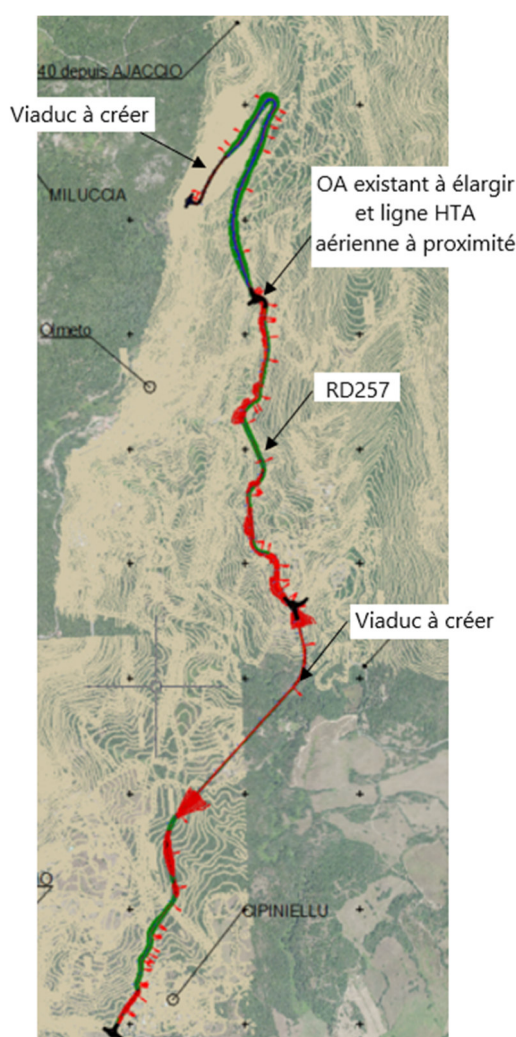
Significativement plus longue que les deux variantes précédentes, la variante 3 a une longueur de 5 242m dont un tronçon de 1 550m emprunte la RD257 existante, 3 200m de route neuve et 492m se trouvent sur route ou chemin existant à l'arrivée dans Cipiniellu.

Elle respecte également les recommandations de l'ARP pour la catégorie R60 en relief difficile bien que présentant des pentes > à 7% (2 à 10 %).

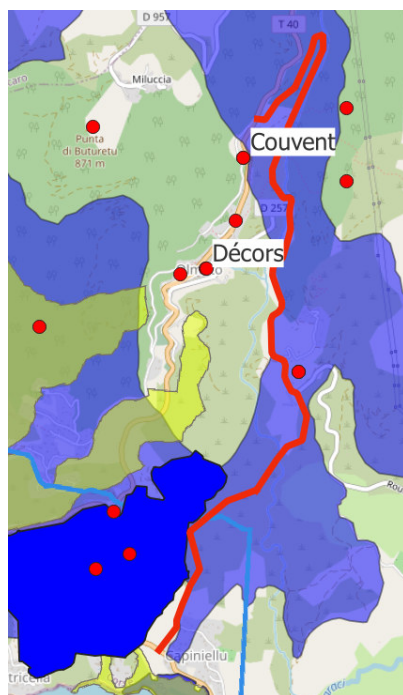
Cette variante évite les zones archéologiques sensibles, mais nécessite un viaduc de 950 m pour franchir la Vadina di Mulini et un ouvrage hydraulique pour rétablir un cours d'eau temporaire. Un élargissement du pont existant sur la RD257 est également requis. Les raccordements de la RD257 se feront par giratoire. Le raccordement à la RT40 se fait par giratoire à l'extrémité Nord comme pour les 2 variantes précédentes. Au sud, l'intersection avec le chemin Milingata pourra fonctionner avec un carrefour en T. Enfin, le raccordement à la RT40 au Sud se fera avec giratoire.

Sur le plan environnemental, la variante 3 présente des enjeux similaires à ceux des variantes 1 et 2, à l'exception du fait qu'elle ne longe plus la zone d'espaces remarquables. En revanche, elle longe une zone archéologique sensible sur 600 m et traverse diverses terres agricoles, notamment des vignes, prairies, estives, landes, ainsi que des zones à fort potentiel agropastoral et labourable.

L'estimation de cette variante s'élève à 78 millions d'euros.



TRACE DE LA VARIANTE 3



PLAN DES ZONES NATURELLES SITUÉES SUR OU A PROXIMITÉ DU TRACÉ DE LA VARIANTE 3

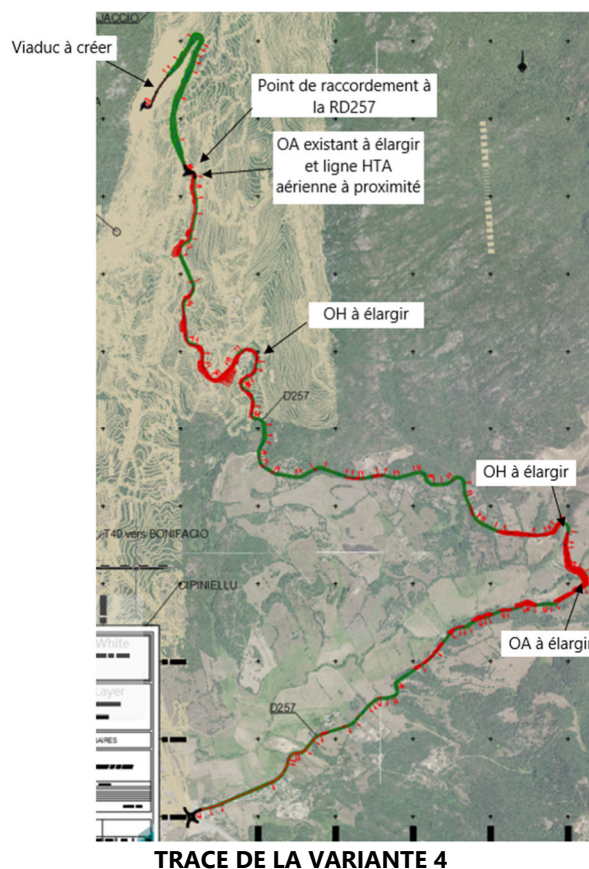
3.2.4 Variante 4 – Requalification de la RD

Compte tenu de la sensibilité environnementale, de la proximité de certaines habitations et de l'activité agricole sur le site, la solution envisagée dans la variante 4 est l'élargissement de la route départementale RD257 après le contournement du village d'Ulmetu jusqu'au giratoire de la plage de Baraci. Cette variante consiste donc en l'élargissement de la RD257 sur tout son linéaire entre Ulmetu et la Plage de Baraci, soit 8,6km. La création de l'itinéraire de déviation sur la partie « Nord » du village d'Ulmetu en raccordement sur la RD257, sur 1 550m, reste identique aux 3 variantes précédentes.

Longue de 10 183 m, elle comprend seulement 1 550 m de route neuve (15%), empruntant principalement la RD257, ce qui impacte lourdement les travaux de terrassement.

Cette variante nécessite la création d'un nouvel ouvrage d'art, l'élargissement de deux ponts et de deux ouvrages hydrauliques pour supporter le trafic de la RT40, avec une largeur des ouvrages à doubler par rapport à l'existant.

Pour les raccordements, au Nord, la connexion à la RT40 et à la RD257 est identique à celle de la variante 3. Au Sud, la RD257 se raccorde à la RT40 au niveau du giratoire de la plage de Baracci, où la branche de la RD257 sera élargie.



Sur le plan environnemental, la variante 4 présente des enjeux similaires à la variante 3, à l'exception qu'elle n'est plus concernée par une zone de sensibilité archéologique.

La variante 4 se rapproche toutefois des enveloppes approchées des inondations potentielles.

L'estimation de cette variante s'élève à 65 millions d'euros.

3.3 Conclusion des études sur les variantes proposées

Dans le cadre du projet de déviation de la RT40 visant à contourner le village d'Ulmetu, la Collectivité de Corse a procédé à une analyse comparative des quatre variantes étudiées, fondée sur une approche multicritère.

Cette démarche a permis d'évaluer de manière objective et transparente les différentes solutions envisagées, en prenant en compte l'ensemble des enjeux techniques, fonctionnels, environnementaux, économiques et d'usage.

Les critères analysés étaient les suivants :

Contraintes et techniques

- Création de voie nouvelle et géométrie

- Terrassements

- Ouvrages d'art et soutènements

Usagers et riverains

- Sécurité des usagers et accès des services d'urgence

- Avantage pour les usagers

- Avantage pour les riverains

Trafic

- Temps gagné / perdu en situation normale
- Effets sur l'environnement
 - Consommation d'espace non-routier
 - Impact sur zone humide
 - Impact sur zone inondable
 - Imperméabilisation supplémentaire
 - Mouvement des terres
- Contraintes de réalisation techniques
 - Coût
 - Délais de réalisation
 - Exploitation sous chantier

Cette analyse comparative a permis de mettre en évidence les avantages et les limites de chacune des quatre variantes, et d'identifier la variante n°3 comme solution préférentielle, au regard de l'ensemble des critères étudiés.

La variante 3, reposant sur la création d'un ouvrage franchissant la vallée, présente plusieurs atouts majeurs. Elle permet de limiter la longueur de route neuve à créer tout en s'éloignant au maximum du village d'Olmétu, réduisant ainsi les nuisances pour les habitants. Elle concentre les impacts sur les milieux naturels et agricoles aux seules zones d'implantation des piles du viaduc et offre une gestion optimisée des terrassements, avec un excédent favorable et un taux de réemploi des matériaux estimé à environ 65 %. Cette variante limite par ailleurs les incidences sur les conditions d'utilisation de la RD257, présente le gain de temps de parcours le plus important parmi les solutions étudiées et évite toute interaction avec les zones de sensibilité archéologique ainsi qu'avec les espaces remarquables identifiés au titre de la loi Littoral.

Les principaux points de vigilance associés à la variante 3 concernent le franchissement du cours d'eau Vadina di Mulini en deux secteurs, au niveau de la connexion à la RD257 et au droit du viaduc, nécessitant des dispositions techniques et environnementales adaptées. Cette solution présente également un coût global légèrement supérieur à celui des trois autres variantes. Néanmoins, ces inconvénients ont été jugés maîtrisables au regard des bénéfices globaux apportés par la variante, tant en matière de fonctionnement de la RT40 que de qualité de vie, de performance environnementale et de sécurité des usagers.

4 DISPOSITIF DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

4.1 Objectifs de la concertation

Conformément à l'article L103-2 du Code de l'urbanisme, la concertation préalable à l'aménagement d'une déviation / contournement du village d'Ulmétu a eu pour objectif de présenter le projet et d'échanger avec le public.

Ce temps de concertation a pour but d'impliquer le public (qu'il soit concerné de près ou de loin) dès les premières phases d'études du projet.

La concertation permet de recueillir les avis et attentes des acteurs locaux, des usagers, des riverains et des différents publics concernés afin de confirmer l'opportunité de réaliser ce projet et d'orienter l'évolution du projet vers une variante préférentielle de tracé.

4.2 Déroulement de la concertation

La concertation s'est déroulée en temps, dans les locaux des services techniques de la mairie d'Ulmétu.

Une première période de concertation s'est tenue du 13 octobre 2025 au 14 novembre 2025, puis, à la demande des administrés, une période de prolongation a été observée jusqu'au 05 décembre 2025.

Un article de presse est paru dans l'édition du Corse Matin, ainsi que sur le site de la Collectivité de Corse pour informer des modalités de cette concertation.



**CONCERTATION PUBLIQUE
PROJET D'AMENAGEMENT
DE LA DEVIATION D'ULMETU - RT 40
Sur le territoire de la commune d'ULMETU**

DU LUNDI 13 OCTOBRE AU VENDREDI 14 NOVEMBRE 2025

Le public est invité à se présenter en **mairie d'ULMETU** (5, Cours Antoine Balisoni – 20113 ULMETU) pour une concertation publique relative au projet d'aménagement de la déviation d'ULMETU (RT 40).

Le dossier technique du projet (rapport de présentation et plans) sera mis à la disposition du public :

- en téléchargement sur le site Internet de la Collectivité de Corse : www.isula.corsica
- pour consultation à la mairie d'ULMETU, aux heures habituelles d'ouverture :

Lieu	Date
Mairie (5, Cours Antoine Balisoni – 20113 ULMETU)	Du lundi 13 octobre 2025 à 9 h 00 au vendredi 14 novembre 2025 à 17 h 00

Les agents de la Direction des Investissements Routiers et de la Direction de la Gestion Foncière de la Collectivité de Corse, maître d'ouvrage du projet, recueilleront les observations du public, conformément aux dispositions des articles L 103-2 et R 103-1 du Code de l'Urbanisme, lesquels régissent l'organisation de la concertation publique.

Le public pourra mentionner ses observations pendant toute la durée de la concertation :

- Par écrit sur le registre dématérialisé disponible sur le site internet de la Collectivité de Corse : <https://www.isula.corsica/concertationulmetu/>
- Par écrit sur le registre déposé en mairie d'ULMETU (aux heures habituelles d'ouverture)
- Par courriel à l'adresse suivante : concertation-publique.deviationsulmetu-rt40@isula.corsica
- Par courrier à l'adresse suivante : Collectivité de Corse
Direction des Investissements Routiers
Concertation Publique « Déviation d'ULMETU »
22, Cours Grandval – BP 215 – 20187 AIACCIU Cedex 1

Les agents de la Collectivité de Corse seront présents pour renseigner le public en mairie d'ULMETU :

À l'ouverture de la concertation :

- Le lundi 13 octobre 2025 de 9 h 00 à 12 h 00 et de 14 h 00 à 17 h 00.

Aux permanences :

- Le vendredi 24 octobre 2025 de 14 h 00 à 17 h 00.
- Le mardi 4 novembre 2025 de 9 h 00 à 12h00.

À la clôture de la concertation :

- Le vendredi 14 novembre 2025 de 9 h 00 à 12h00 et de 14 h 00 à 17 h 00.

EXTRAIT DU SITE INTERNET DE LA COLLECTIVITE DE CORSE SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE (PUBLIEE LE 13/10/2025)



**PROROGATION
JUSQU'AU
VENDREDI 5 DÉCEMBRE 2025
DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
DU PROJET D'AMÉNAGEMENT
DE LA DÉVIATION D'ULMETU - RT 40
Sur le territoire de la commune d'ULMETU
(initialement prévue du lundi 13 octobre au vendredi 14 novembre 2025)**

Le public est invité à se présenter en **mairie d'ULMETU** (5, Cours Antoine Balisoni – 20113 ULMETU) pour une concertation publique relative au projet d'aménagement de la déviation d'ULMETU (RT 40).

Le dossier technique du projet (rapport de présentation et plans) sera mis à la disposition du public :

- en téléchargement sur le site Internet de la Collectivité de Corse : www.isula.corsica
- pour consultation à la mairie d'ULMETU, aux heures habituelles d'ouverture :

Lieu	Dates
Mairie (5, Cours Antoine Balisoni – 20113 ULMETU)	Du lundi 13 octobre 2025 à 9 h 00 au vendredi 14 novembre 2025 à 17 h 00 PROROGATION JUSQU'AU VENDREDI 5 DÉCEMBRE 2025 à 12 h 00

Les agents de la Direction des Investissements Routiers et de la Direction de la Gestion Foncière de la Collectivité de Corse, maître d'ouvrage du projet, recueilleront les observations du public, conformément aux dispositions des articles L 103-2 et R 103-1 du Code de l'Urbanisme, lesquels régissent l'organisation de la concertation publique.

Le public pourra mentionner ses observations pendant toute la durée de la concertation :

- Par écrit sur le registre dématérialisé disponible sur le site internet de la Collectivité de Corse : <https://www.isula.corsica/concertationulmetu/>
- Par écrit sur le registre déposé en mairie d'ULMETU (aux heures habituelles d'ouverture)
- Par courriel à l'adresse suivante : concertation-publique.deviationsulmetu-rt40@isula.corsica
- Par courrier à l'adresse suivante : Collectivité de Corse
Direction des Investissements Routiers
Concertation Publique « Déviation d'ULMETU »
22, Cours Grandval – BP 215 – 20187 AIACCIU Cedex 1

Les agents de la Collectivité de Corse seront présents pour renseigner le public en mairie d'ULMETU :

À l'ouverture de la concertation :

- Le lundi 13 octobre 2025 de 9 h 00 à 12 h 00 et de 14 h 00 à 17 h 00.

Aux permanences :

- Le vendredi 24 octobre 2025 de 14 h 00 à 17 h 00.
- Le mardi 4 novembre 2025 de 9 h 00 à 12h00.
- Le vendredi 14 novembre 2025 de 9 h 00 à 12h00 et de 14 h 00 à 17 h 00.

Dans le cadre de la prorogation :

- Le vendredi 21 novembre 2025 de 14 h 00 à 17 h 00.
- Le vendredi 28 novembre 2025 de 9 h 00 à 12 h 00.

À la clôture de la concertation :

- Le vendredi 5 décembre 2025 de 9 h 00 à 12 h 00.

**EXTRAIT DU SITE INTERNET DE LA COLLECTIVITE DE CORSE SUR LE DEROULEMENT DE LA PROLONGATION DE
CONCERTATION PUBLIQUE (PUBLIEE LE 14/11/2025)**

La concertation est un assemblage de deux entités : l'information du public et les moyens d'expression de celui-ci.

4.2.1 Les supports d'informations

Les supports d'informations étaient les suivants :

Le dossier technique du projet mis à disposition en mairie ;

Le dossier de présentation du projet était mis à disposition en téléchargement sur le site de la Collectivité de Corse : www.isula.corsica ;

Les agents de la Collectivité de Corse étaient présents en mairie aux permanences organisées pour renseigner le public et répondre aux questions :

Le lundi 13 octobre 2025 de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 (ouverture de la permanence) ;

Le vendredi 24 octobre 2025 de 14h00 à 17h00.

Le mardi 4 novembre 2025 de 9h00 à 12h00.

Le vendredi 14 novembre 2025 de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00.

Le vendredi 21 novembre 2025 de 14h00 à 17h00 (dans le cadre de la prolongation).

Le vendredi 28 novembre 2025 de 9h00 à 12h00 (dans le cadre de la prolongation).

Le vendredi 5 décembre 2025 de 9h00 à 12h00 (clôture de la concertation).

4.2.2 Les moyens d'expression

Le public avait la possibilité de s'exprimer à travers différents moyens :

Sur le registre déposé à la mairie d'Ulmetu ;

Par courriel à l'adresse concertation-publique.deviationulmetu-rt40@isula.corsica ;

Par courrier à l'adresse de la Collectivité de Corse – Direction des Routes – Service Etudes et Investissements Routiers – 22 cours Grandval – BP215 – 20187 AIACCIU Cedex 1.

5 BILAN DE LA CONCERTATION

5.1 Etat des lieux des différentes contributions

La concertation publique relative au projet d'aménagement de la RT40 et à la création d'une déviation / contournement du village d'Ulmetu a permis de recueillir un total de 140 contributions, représentant 314 avis exprimés sur les différentes variantes proposées.

Parmi ces contributions, 70 émanent d'un collectif dénommé « Réflexion Commune », rassemblant plusieurs signataires autour d'une position partagée. Un second collectif, plus restreint, intitulé « Cipiniellu – Canne – Piatanni », a quant à lui formulé trois contributions.

Les contributions ont été transmises selon différents canaux, à savoir par courrier postal, courriel, ou par dépôt en mairie. Elles se présentent sous des formats variés, incluant :

- des observations manuscrites consignées sur les registres de concertation,
- des courriers et courriels individuels, rédigés librement,
- ainsi que des courriers collectifs, produits dans le cadre de démarches communes regroupant plusieurs signataires.

Afin d'en faciliter l'analyse, les 314 avis exprimés ont été classés en neuf catégories distinctes, selon leur positionnement vis-à-vis des variantes étudiées ou du projet dans son ensemble :

Avis favorable à la variante 1

Avis défavorable à la variante 1

Avis favorable à la variante 2

Avis défavorable à la variante 2

Avis favorable à la variante 3

Avis défavorable à la variante 3

Avis favorable à la variante 4

Avis défavorable à la variante 4

Avis défavorable à tout projet de déviation, en faveur d'un retour à une traversée du village à double sens pour une remise à double sens de la traversée

5.2 Analyse des retours

5.2.1 Avis #1 - Avis favorable à la variante 1

Les contributions favorables à la variante 1 expriment une préférence pour une solution de déviation de proximité, s'inscrivant dans une logique de contournement limité du village, jugée plus proportionnée aux enjeux locaux que les variantes plus éloignées.

Le contributeur #5 et #87 se prononcent en faveur d'un maintien de l'itinéraire existant ou d'une variante proche (variante 1 ou 2), en proposant une réorganisation de la circulation au sein du village. Ils suggèrent notamment la mise en place de sens uniques alternés Nord/Sud et Sud/Nord, la suppression des feux tricolores, l'instauration d'une zone 30 et de dispositifs de ralentissement. Selon eux, cette configuration permettrait de fluidifier le trafic, de réduire les files d'attente et de conserver les stationnements existants, tout en limitant les investissements nécessaires. Ils expriment en revanche une opposition marquée à la variante 3, jugée trop impactante sur le paysage de la plaine du Baracci, et à la variante 4, estimée inadaptée à un trafic de transit important.

Les contributeurs #8 et #35 replacent leur analyse dans une réflexion plus large sur l'échelle du projet et sa cohérence avec les enjeux communaux. Ils rappellent que le Plan Local d'Urbanisme d'Olmetu intègre un tracé qui se rapproche de la variante 2, seul tracé ayant fait l'objet d'une enquête publique antérieure. Leur contribution souligne que les variantes 1 et 2 correspondent davantage à un contournement du village, tandis que les variantes 3 et 4 s'apparentent, selon eux, à un contournement de la commune dans son ensemble, avec des impacts jugés disproportionnés. Ils estiment que la variante 1 reste toutefois trop proche des habitations, mais reconnaissent qu'elle s'inscrit dans une logique plus compatible avec les documents d'urbanisme et présente des impacts paysagers et environnementaux plus limités que la variante 3, notamment en matière d'ouvrages d'art et de zones protégées.

Le contributeur #76, résident du quartier de Cippiniellu, exprime également des réserves fortes à l'égard de la variante 3, qu'il considère comme trop coûteuse et susceptible de déplacer les nuisances vers les quartiers situés en contrebas du village. Il estime que les variantes 1 et 2, bien que situées en zone classée ZNIEFF, pourraient faire l'objet d'ajustements de tracé. Il considère que ces variantes présentent un meilleur équilibre entre coût, impacts paysagers et qualité de vie, respect du PLU, à condition d'être retravaillées.

De manière générale, les avis favorables à la variante 1 mettent en avant :

- une préférence pour des solutions proches de l'existant, perçues comme plus sobres et mieux adaptées au contexte local ;
- la volonté de limiter les impacts paysagers et environnementaux majeurs, notamment ceux associés aux grands ouvrages d'art ;
- une maîtrise des coûts et des emprises, jugée plus compatible avec les capacités financières publiques ;
- la possibilité d'aménagements complémentaires de la traversée du village (sens uniques, modération de la vitesse, suppression des feux) afin d'améliorer la fluidité du trafic tout en maintenant une activité et une vie locale.

Ces contributions traduisent ainsi une attente forte en faveur de solutions considérées comme moins radicales, privilégiant une amélioration progressive du fonctionnement de la RT40 plutôt qu'une infrastructure de contournement d'ampleur régionale.

5.2.2 Avis #2 – Avis défavorable à la variante 1

Les contributions défavorables à la variante 1 expriment principalement des réserves quant à son efficacité fonctionnelle, à ses impacts environnementaux et paysagers, ainsi qu'à son adéquation avec les usages locaux et touristiques. Ces avis mettent en lumière des appréciations contrastées sur les solutions alternatives, certains contributeurs privilégiant la variante 4, d'autres la variante 3.

Le contributeur #6 se déclare opposé aux variantes 1, 2 et 3, qu'il ne juge pas adaptées, et exprime une préférence claire pour la variante 4, qu'il considère comme plus cohérente en s'appuyant sur le réseau existant, notamment via un raccordement à la route du Maggese avec une sortie vers Baracci. Son avis, bien que peu détaillé, traduit un rejet des solutions proches du village au profit d'un tracé plus éloigné.

Le contributeur #28 développe une opposition marquée aux variantes 1, 2 et 3, motivée par le coût jugé excessif des travaux, qu'il estime susceptible d'augmenter significativement, et par les incertitudes liées à leur financement, au regard de la situation financière de la Collectivité de Corse. Il souligne également les impacts environnementaux et visuels des ouvrages projetés, en particulier les viaducs, qu'il considère comme

incompatibles avec le caractère paysager et touristique de la vallée du Baracci. Concernant la traversée actuelle du village, il estime que la circulation alternée fonctionne de manière globalement satisfaisante hors période estivale et qu'une optimisation de la gestion du stationnement et des parkings pourrait suffire à améliorer la situation. À défaut, il identifie la variante 4, fondée sur l'élargissement et la requalification de la RD257 existante, comme la solution la moins impactante pour le territoire.

Le contributeur #67 adopte une position plus nuancée. S'il reconnaît l'intérêt d'un détournement de la RT40 pour revitaliser le cœur du village, il considère que les variantes 1 et 2, en raison de leur proximité avec le village, risquent d'entraîner une augmentation significative des nuisances sonores côté vallée, notamment lors des phases d'accélération des véhicules sur les ouvrages. Il estime que ces nuisances pourraient affecter des lieux de vie et de sociabilité majeurs du village, tels que la place de la mairie, les commerces et les établissements de restauration. Il exprime également des réserves à l'égard de la variante 4, qu'il juge susceptible de dévaloriser la RD257, axe touristique structurant. Dans ce contexte, il considère que la variante 3 permettrait de limiter les nuisances sonores côté vallée tout en préservant davantage la vocation touristique de la RD257, et apparaît selon lui comme la solution la plus équilibrée.

De manière générale, les avis défavorables à la variante 1 mettent en avant :

- le risque de report ou d'aggravation des nuisances sonores à proximité immédiate du village ;
- des interrogations sur le coût et le financement des aménagements envisagés ;
- une préoccupation forte pour la préservation des paysages et de l'attractivité touristique de la vallée du Baracci ;
- des visions divergentes sur la solution alternative à privilégier, entre variante 4 (requalification du réseau existant) et variante 3 (solution plus éloignée du village).

Ces contributions traduisent ainsi des attentes contrastées, mais convergent sur la nécessité d'éviter une solution susceptible de dégrader durablement le cadre de vie et l'identité paysagère du territoire.

5.2.3 Avis #3 - Avis favorable à la variante 2

Les avis favorables à la variante 2 constituent un ensemble majoritaire de contributions, portées à la fois par des habitants du village, des riverains concernés par les variantes alternatives et par le collectif « Réflexion Commune », qui regroupe à lui seul 70 contributions.

Ces avis convergent vers une appréciation de la variante 2 comme étant la solution la plus équilibrée, proportionnée et cohérente au regard des objectifs du projet de déviation.

De manière générale, les contributeurs favorables à la variante 2 reconnaissent la nécessité de soulager la traversée du village d'Ulmétu, en particulier durant la période estivale, tout en estimant que cette déviation doit rester strictement à l'échelle du besoin local, à savoir le contournement du centre ancien, sans transformer le projet en un contournement élargi de la commune ou de la microrégion.

Une solution jugée proportionnée et cohérente avec les documents existants

Le collectif « Réflexion Commune », ainsi que plusieurs contributions individuelles (notamment celles des contributeurs #1, #9, #11 ou #76), soulignent que la variante 2 correspond à un tracé déjà identifié dans le Plan Local d'Urbanisme d'Ulmétu, seul tracé ayant fait l'objet d'une enquête publique antérieure et d'un examen par les services de l'État et de la Collectivité de Corse.

À ce titre, cette variante est perçue comme s'inscrivant dans une continuité de la planification territoriale, offrant davantage de lisibilité et de sécurité « juridique » que les variantes 3 et 4.

Une meilleure maîtrise des impacts environnementaux et paysagers

Les contributeurs favorables à la variante 2 considèrent que celle-ci permet de limiter les atteintes aux paysages et aux espaces naturels sensibles, en comparaison des variantes plus longues. Les ouvrages d'art nécessaires sont jugés plus courts et de moindre impact visuel, venant s'intégrer au relief immédiat du village sans modifier de manière significative la perception de la vallée du Baracci ni du golfe du Valinco.

À l'inverse, les variantes 3 et 4 sont fréquemment décrites comme générant des atteintes paysagères majeures, en particulier du fait de viaducs de grande ampleur et d'une insertion dans des secteurs à forte valeur écologique, agricole ou patrimoniale.

Une réduction des nuisances sans report excessif vers d'autres quartiers

Un argument central en faveur de la variante 2 concerne la limitation du report de nuisances vers d'autres secteurs habités. Plusieurs contributions (#9, #11, #76, #33) estiment que la variante 3 déplacerait les nuisances sonores, atmosphériques et visuelles vers les quartiers des Canne, de Cipiniellu ou de la plaine de Baracci, affectant durablement des zones résidentielles occupées à l'année.

La variante 2 est perçue comme permettant d'améliorer la qualité de vie du cœur du village, sans créer de nouvelles situations de gêne significative pour d'autres habitants.

Une efficacité fonctionnelle jugée supérieure

Plusieurs contributeurs soulignent que la variante 2, du fait de son linéaire plus court et de son raccordement direct à la RT40, serait empruntée par la totalité du trafic, quelles que soient les destinations (Ajaccio, Propriano, Porto-Pollo, Serra-di-Ferro). À l'inverse, la variante 3 est jugée partiellement inefficace, certains usagers étant susceptibles de ne pas l'emprunter en raison de son allongement de parcours, notamment en direction de Porto-Pollo.

La variante 2 est ainsi perçue comme offrant un meilleur report de trafic, sans multiplier les carrefours ni créer de nouveaux points de congestion.

Un coût considéré comme plus acceptable

Le coût du projet constitue également un critère déterminant. De nombreuses contributions estiment que la variante 2 présente un niveau d'investissement plus raisonnable, en adéquation avec les capacités financières de la Collectivité de Corse. À l'inverse, le coût élevé de la variante 3 est jugé disproportionné au regard du gain de temps annoncé et des impacts générés.

Des propositions d'aménagement complémentaires

Enfin, certains contributeurs favorables à la variante 2 proposent des mesures complémentaires visant à améliorer la circulation dans le village, telles que :

- la mise en sens unique partiel de la traversée d'Ulmetu,
- la suppression des feux tricolores,
- l'instauration d'une zone 30 et de dispositifs de ralentissement,
- une meilleure gestion du stationnement.

Ces propositions témoignent d'une volonté de combiner déviation et requalification de la traversée existante, afin d'optimiser les bénéfices du projet.

En synthèse, les avis favorables à la variante 2 reposent sur les arguments suivants :

- une solution à l'échelle du besoin, centrée sur le contournement du village ;
- une cohérence avec le PLU et les documents de planification existants ;
- des impacts environnementaux et paysagers jugés plus limités ;
- une réduction des nuisances sans report massif vers d'autres quartiers ;
- une efficacité fonctionnelle élevée pour l'ensemble des usagers ;
- un coût considéré comme plus maîtrisé.

Ces contributions traduisent une attente forte en faveur d'une déviation jugée pragmatique, proportionnée et respectueuse du cadre de vie et de l'identité territoriale d'Ulmétu.

5.2.4 Avis #4 – Avis défavorable à la variante 2

Les avis défavorables à la variante 2 regroupent un nombre limité de contributions, émanant principalement de riverains directement impactés par le tracé, ainsi que de personnes exprimant une opposition plus globale au principe même de la déviation ou une préférence marquée pour une autre variante.

Atteintes aux propriétés privées et aux projets personnels

Plusieurs contributions expriment une opposition fondée sur les impacts fonciers directs du tracé de la variante 2.

Les contributeurs #24 et #25, résidents de longue date sur les terrains concernés, soulignent que le tracé envisagé traverserait leur propriété, entraînant une fragmentation de parcelles agricoles et résidentielles, la perte d'accès à certaines zones, ainsi qu'une remise en cause de l'exploitation d'une oliveraie ancienne et d'ouvrages traditionnels (caseddu, murs en pierre). Ils insistent également sur les conséquences durables pour leur cadre de vie familial, la transmission patrimoniale et la santé de leurs enfants, du fait des nuisances sonores, visuelles et atmosphériques induites par la proximité d'un viaduc.

Dans le même esprit, le contributeur #98 indique que la variante 2 compromettrait des projets en cours ou à venir sur ses parcelles, rendant cette option incompatible avec ses perspectives foncières.

Nuisances sonores et impacts sur la vie du village

Certaines contributions mettent en avant le risque d'augmentation des nuisances sonores pour le village et sa vallée.

Le contributeur #67 estime que la proximité du tracé avec le cœur du village pourrait accentuer le bruit, notamment lors des phases d'accélération des véhicules sur les ouvrages d'art, affectant des lieux de vie et de convivialité tels que la place de la mairie, les commerces, le marché de producteurs ou les terrasses de restaurants. Selon cette contribution, la variante 2 ne permettrait pas de préserver suffisamment l'animation et l'attractivité du centre-bourg.

Opposition de principe à la déviation ou préférence pour une autre variante

Plusieurs avis défavorables à la variante 2 s'inscrivent dans une opposition plus globale au projet de déviation, ou traduisent une préférence affirmée pour une autre solution.

Le contributeur #6 rejette les variantes 1, 2 et 3 et se prononce clairement en faveur de la variante 4, qu'il juge plus adaptée en raison de l'utilisation d'infrastructures existantes et de son éloignement des zones habitées.

Le contributeur #28 exprime une critique générale du projet de déviation, qu'il considère comme financièrement excessif et visuellement très impactant. Il estime que la traversée actuelle du village fonctionne de manière satisfaisante la majeure partie de l'année et que des mesures d'optimisation (gestion du stationnement, régulation du trafic) pourraient suffire. À défaut, il considère également la variante 4, avec requalification de la RD257, comme la moins dommageable pour la vallée.

Un avis anonyme s'oppose aux variantes 2 et 3 (préférentielles présentées par la CDC), en exprimant le souhait que soient recherchées des solutions alternatives, notamment pour limiter le passage de véhicules lourds à travers les villages.

Les avis défavorables à la variante 2 reposent principalement sur :

- des impacts fonciers et patrimoniaux directs pour certains propriétaires riverains ;
- des craintes liées aux nuisances sonores et à la préservation des lieux de vie du village ;
- une opposition de principe à la déviation ou une préférence marquée pour d'autres variantes, en particulier la variante 4 ou, plus ponctuellement, la variante 3 ;
- la remise en question du rapport coût / bénéfices du projet au regard des gains de temps annoncés.

Ces contributions mettent en lumière la sensibilité du tracé de la variante 2 pour certains habitants directement concernés et soulignent la diversité des attentes exprimées lors de la concertation publique.

5.2.5 Avis #5 - Avis favorable à la variante 3

Les contributions associées à l'avis n°5 expriment une préférence marquée pour la variante 3, perçue comme le meilleur compromis entre amélioration des conditions de circulation, préservation du cadre de vie du village et limitation des impacts environnementaux et paysagers.

Elles reconnaissent néanmoins que toute solution comporte des inconvénients, et appellent à une attention particulière portée à l'intégration paysagère et aux mesures d'accompagnement.

La variante 3 comme solution la moins dommageable

Plusieurs contributeurs, dont #19, #63 et #67, considèrent que la variante 3 apparaît comme la moins impactante parmi les quatre scénarios étudiés.

Le contributeur #19 souligne qu'aucun projet n'est parfait, mais estime que la configuration du village rend une solution de contournement nécessaire, la variante 3 étant celle qui préserve le mieux les équilibres existants, sous réserve de réduire autant que possible l'impact visuel et de maintenir le potentiel agricole.

Le contributeur #67 met en avant le fait que la déviation permettrait une revitalisation du cœur de village, tout en évitant les nuisances sonores accrues que généreraient, selon lui, les variantes 1 et 2, plus proches du village et de la vallée. Il estime également que la variante 3 limite les transformations de la RD257, préservant ainsi son rôle touristique et patrimonial.

Des avantages environnementaux, fonciers et patrimoniaux identifiés

Le contributeur #63 développe une analyse détaillée des bénéfices de la variante 3, qu'elle juge la plus pertinente au regard de plusieurs critères :

- Limitation de l'emprise foncière et environnementale, grâce à un tracé s'écartant du village et réduisant la création de voiries nouvelles ;
- Réduction des impacts sur les espaces naturels et agricoles, ceux-ci étant principalement concentrés au droit des piles du viaduc ;
- Absence d'interaction avec les zones de sensibilité archéologique et les espaces remarquables relevant de la loi Littoral.

Ces éléments sont perçus comme des garanties importantes pour la préservation du patrimoine naturel et culturel du territoire.

Des performances techniques et fonctionnelles jugées supérieures

Les contributions favorables à la variante 3 soulignent également ses performances en matière de circulation et de sécurité :

meilleur gain de temps de parcours parmi les variantes étudiées ;

absence de création d'accès supplémentaires, renforçant la sécurité des usagers ;

simplification de l'aménagement par l'abandon de créniaux de dépassement aux abords d'Ulmetu.

Sur le plan technique et économique, la variante 3 est aussi valorisée pour son équilibre déblai/remblai, avec un taux de réemploi des matériaux estimé à environ 65 %, favorable à une logique d'économie circulaire et à la maîtrise des terrassements, ainsi que pour son impact limité sur l'exploitation de la RD257 durant les travaux.

Une préférence conditionnée à des mesures complémentaires

Enfin, les contributeurs favorables à la variante 3 soulignent que celle-ci doit impérativement s'accompagner de mesures d'intégration paysagère et de suivi, ainsi que d'une réflexion complémentaire sur la gestion de la circulation dans la traversée d'Ulmetu, notamment à travers l'expérimentation du double sens.

En synthèse, l'avis n°5 traduit un soutien majoritaire mais mesuré à la variante 3, perçue comme la solution la plus équilibrée au regard des enjeux de circulation, de cadre de vie, d'environnement et de patrimoine, tout en laissant apparaître des attentes fortes en matière de réduction des impacts visuels et d'aménagements complémentaires au sein du village.

5.2.6 Avis #6 – Avis défavorable à la variante 3

L'avis n°6 regroupe 93 contributions, constituant de loin l'un des courants d'expression les plus fournis de la concertation.

Ces contributions traduisent une opposition massive, argumentée et structurée à la variante 3, exprimée tant par des collectifs d'habitants que par de nombreux riverains directement concernés par le tracé envisagé.

Une opposition largement collective et organisée

La majorité des contributions défavorables à la variante 3 émane du collectif "Réflexion Commune", qui regroupe à lui seul 70 contributions.

Ce collectif, rejoint par de nombreux signataires individuels (notamment les contributeurs #1, #8, #9, #11, #35 à #39, #47 à #61, #80 et #94), souligne un sentiment partagé de mise à l'écart du public dans un projet pourtant structurant pour l'ensemble de la commune.

Un grief exprimé concerne la faible diffusion de l'information et la découverte tardive de la concertation, perçue comme incompatible avec l'ampleur du projet, notamment par les habitants des quartiers de Cipiniellu, Canne, Piatana et Baracci.

Une variante jugée disproportionnée au regard des enjeux locaux

De très nombreuses contributions estiment que la variante 3 dépasse largement le cadre d'une simple déviation du village pour s'apparenter à un projet de contournement à l'échelle de la commune, voire à vocation supra-locale.

Le collectif « Réflexion Commune », comme les contributeurs #1 et #9, questionnent ainsi la cohérence entre l'échelle du projet et l'objectif initial, à savoir la fluidification de la traversée du village, essentiellement problématique sur une période estivale limitée.

Cette perception d'un projet « surdimensionné » est renforcée par :

la longueur du tracé (environ 5 km),
la création d'un nouvel échangeur ou giratoire sur la RT40,
et la présence d'un viaduc de près d'un kilomètre, considéré comme excessif au regard du gain fonctionnel attendu.

Un impact paysager et environnemental jugé majeur et irréversible

L'argument le plus fréquemment exprimé concerne l'atteinte au paysage et à l'environnement.

La création d'un viaduc de grande ampleur dans la vallée de Baracci est décrite comme une rupture visuelle majeure, susceptible de modifier durablement l'image du site et du golfe du Valinco.

De nombreux contributeurs, dont #5, #11, #28, #29, #62, et le collectif « Réflexion Commune », évoquent :

la dégradation d'un paysage agro-pastoral remarquable,
la destruction potentielle du maquis, d'oliveraies et de pâturages,
l'impact sur la biodiversité locale (tortue d'Hermann, plantes endémiques, faune sauvage),
et des risques d'atteinte à des zones archéologiques sensibles, insuffisamment documentées à ce stade.

Plusieurs contributions soulignent également des insuffisances ou incohérences dans les documents graphiques, rendant difficile l'évaluation précise des emprises et impacts réels du tracé.

Des nuisances directes pour les quartiers habités concernés

Contrairement à l'argument selon lequel la variante 3 s'éloignerait des zones habitées, de nombreux riverains démontrent qu'elle se rapproche fortement de quartiers densément occupés à l'année, notamment Cipiniellu, Canne et Piatana.

Plusieurs familles font état :

de distances parfois inférieures à 50 ou 70 mètres entre le tracé et les habitations,
de craintes liées aux nuisances sonores, à la pollution atmosphérique et aux vibrations,
d'un arrêt d'activités professionnelles sur certaines parcelles,
d'une dévalorisation patrimoniale et immobilière significative,
et d'un risque accru d'accidents en lien avec la création de nouveaux carrefours ou ralentissements.

Plusieurs contributions soulignent que la variante 3 déplace les nuisances du haut du village vers le bas, sans les supprimer, ce qui est jugé contraire à l'équité territoriale.

Une efficacité contestée et un coût jugé excessif

Le coût estimé de la variante 3 (environ 78 M€) constitue un point central de contestation.

Il est unanimement jugé disproportionné, notamment au regard :

du contexte financier de la Collectivité de Corse,
du faible gain de temps annoncé,
du caractère saisonnier des problèmes de congestion.

Plusieurs contributeurs, dont #1, #9, #62 et le collectif « Réflexion Commune », estiment que ce gain de quelques minutes ne saurait justifier un tel investissement, ni les impacts environnementaux et sociaux associés.

Certains soulignent par ailleurs que la variante 3 ne capterait pas l'ensemble des flux, notamment ceux en direction de Porto-Pollo / Serra-di-Ferro, réduisant ainsi son efficacité réelle.

Une préférence marquée pour des alternatives plus sobres

Enfin, les contributions défavorables à la variante 3 expriment une préférence pour des solutions alternatives, principalement :

la variante 2, perçue comme plus cohérente avec le PLU existant, plus courte, moins coûteuse et plus efficace,

ou, pour certains, des aménagements de la traversée existante (sens uniques, suppression du feu tricolore, zone 30, régulation du stationnement), jugés suffisants pour répondre aux besoins.

Quelques contributeurs, dont le contributeur #6 ou certains anonymes, expriment également une préférence pour la variante 4, mais toujours dans une logique de rejet ferme de la variante 3.

En synthèse, l'avis n°6 révèle une opposition massive et argumentée à la variante 3.

Cette opposition repose sur :

une perception de manque de concertation et de lisibilité du projet,
un déséquilibre entre les impacts générés et les bénéfices attendus,
des atteintes paysagères, environnementales et patrimoniales jugées majeures,
des atteintes à la propriété et activité professionnelles de certaines familles,
des nuisances importantes pour plusieurs quartiers habités,
et un coût financier considéré comme excessif et peu justifié.

Ces contributions appellent, de manière récurrente, à un réexamen approfondi du choix de la variante, en privilégiant des solutions plus sobres, plus proches des documents d'urbanisme existants et mieux proportionnées aux enjeux locaux.

5.2.7 Avis #7 - Avis favorable à la variante 4

Les avis favorables à la variante 4 rassemblent un ensemble de contributions exprimant une préférence nette pour cette option, principalement en raison de ses moindres impacts paysagers et environnementaux, de son principe d'aménagement fondé sur l'amélioration d'infrastructures existantes, ainsi que de son éloignement des zones d'habitation.

Préservation du paysage et du cadre naturel

Un argument central avancé par de nombreux contributeurs concerne la préservation du paysage et de l'identité visuelle du territoire.

Les contributeurs #6, #28, #89, #90 et #91, ainsi que plusieurs contributions anonymes, estiment que la variante 4 permettrait d'éviter la construction de grands ouvrages d'art, en particulier des viaducs jugés très impactant visuellement. Cette option est perçue comme la moins susceptible de dénaturer la vallée, le littoral du golfe de Baracci et le panorama emblématique du village d'Olmétu.

Dans le même esprit, les contributeurs #43 (couple) soulignent que, malgré certains inconvénients, la variante 4 préserverait un atout majeur du village, à savoir son caractère paysager et son insertion dans un environnement naturel encore largement préservé.

Réduction des impacts environnementaux et archéologiques

Plusieurs contributions mettent en avant les avantages environnementaux de la variante 4.

Le contributeur #85 considère que cette option présente des enjeux positifs en matière de préservation des milieux naturels, en limitant les terrassements et les ouvrages lourds, tout en évitant les zones archéologiques

sensibles. Il souligne également que la conception du raccordement avec la RD257 et le giratoire de Baracci pourrait s'effectuer sans difficultés majeures.

Le contributeur #80 exprime également une opposition marquée aux variantes comportant des viaducs, en particulier la variante 3, en raison de leurs effets potentiels sur la faune, la flore, la qualité de l'air et le bruit. À l'inverse, la variante 4 est perçue comme moins impactante sur ces enjeux.

Éloignement des zones habitées et qualité de vie

Plusieurs avis favorables à la variante 4 reposent sur sa capacité à éloigner le trafic des secteurs résidentiels, en particulier des hameaux de Cipiniellu, des Cannes et de Piatana.

Le contributeur #76 souligne que cette option permettrait d'éviter le report des nuisances vers les quartiers bas du village, contrairement à la variante 3, et de préserver la qualité de vie des habitants directement exposés.

Cohérence fonctionnelle et valorisation locale

Certains contributeurs estiment que la variante 4, en s'appuyant sur l'axe de la RD257, présenterait une meilleure cohérence fonctionnelle, tout en favorisant l'économie locale.

Le contributeur #80 considère que ce tracé pourrait inciter les usagers à fréquenter davantage les établissements et commerces locaux, tels que les Bains de Baracci et les producteurs de la vallée.

Par ailleurs, plusieurs avis (#6 et #28) mettent en avant le coût jugé plus maîtrisé de la variante 4, notamment du fait de l'utilisation et de l'élargissement d'infrastructures existantes, par opposition aux variantes nécessitant des tracés et ouvrages neufs importants.

Les avis favorables à la variante 4 reposent principalement sur :

- la volonté d'éviter la construction de viaducs et d'ouvrages d'art jugés très impactant ;
- la préservation du paysage, du littoral et des milieux naturels ;
- l'éloignement du trafic des zones habitées et la limitation des nuisances pour les riverains ;
- une perception de coûts et d'impacts plus maîtrisés par rapport aux autres variantes ;
- la valorisation d'infrastructures existantes et d'activités locales.

Ces contributions traduisent une préférence marquée pour une solution considérée comme plus respectueuse de l'environnement, du cadre de vie et de l'identité paysagère du territoire d'Olmetu.

5.2.8 Avis #8 – Avis défavorable à la variante 4

Les avis défavorables à la variante 4 représentent un volume important de contributions, majoritairement portées par le collectif « Réflexion collective », auquel s'ajoutent plusieurs contributions individuelles, notamment des contributeurs #8, #35, #67 et #95.

Ces avis expriment une opposition argumentée à cette variante, fondée à la fois sur des considérations de pertinence du projet, de cohérence territoriale, de fonctionnement routier et de conformité aux documents de planification existants.

Une variante jugée disproportionnée par rapport à l'objectif initial

De nombreux contributeurs estiment que la variante 4 dépasse largement l'objectif initial de contournement du village d'Olmetu pour s'apparenter à un contournement de l'ensemble de la commune, voire à un aménagement structurant à l'échelle régionale.

Selon le collectif « Réflexion collective », si la nécessité de soulager la traversée du centre du village est largement partagée, la mise à l'écart d'une grande partie du territoire communal, notamment la rive nord du golfe du Valinco, apparaît disproportionnée au regard des enjeux locaux et des nuisances actuelles, concentrées sur une période saisonnière limitée.

Inadéquation fonctionnelle et efficacité jugée insuffisante

Un argument récurrent concerne le caractère peu fonctionnel du tracé, jugé trop long, sinueux et peu adapté à un axe structurant de type RT.

Plusieurs contributeurs estiment que la variante 4 risquerait de dissuader les usagers d'emprunter la déviation, conduisant à un report du trafic sur la traversée actuelle du village, ce qui remettrait en cause l'efficacité même du projet.

Le contributeur #95 souligne notamment que la variante 4 impose un itinéraire contraignant en direction de Porto-Pollo, avec une remontée depuis Baracciu jugée difficile, alors que certains tronçons existants sont déjà roulants et mieux adaptés.

Impact sur la RD257 et les activités touristiques

Plusieurs contributions, dont celle de contributeur #67, mettent en avant le fait que la variante 4 conduirait à une transformation profonde de la RD257, appelée à devenir un axe de transit majeur.

Cette évolution est perçue comme problématique pour les usages actuels de cette route, identifiée comme un itinéraire touristique structurant, desservant notamment des domaines viticoles et des circuits locaux. La requalification de cet axe en route à fort trafic est jugée susceptible de dévaloriser les sites traversés et de porter atteinte à leur attractivité.

Non-conformité avec les documents d'urbanisme et de planification

Le collectif « Réflexion collective », ainsi que les contributeurs #8 et #35, rappellent que la commune d'Olmetu est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme, dans lequel un tracé correspondant à la variante 2 a été identifié, soumis à enquête publique et validé par les services de l'État et de la Collectivité de Corse.

La variante 4, qui s'écarte de cette réserve foncière, est perçue comme moins cohérente avec les orientations de planification existantes et comme une remise en cause d'un travail de long terme mené à l'échelle communale.

Préférence exprimée pour des solutions alternatives

De manière générale, les contributeurs opposés à la variante 4 expriment une préférence pour les variantes 1 ou 2, considérées comme plus adaptées à l'échelle du village et plus conformes aux documents d'urbanisme.

Certains proposent également des solutions complémentaires ou alternatives, telles que :

- une réorganisation de la traversée du village (sens unique Nord/Sud) ;
- la suppression des feux tricolores ;
- la mise en place de zones apaisées (zone 30, ralentisseurs) ;
- une meilleure gestion du stationnement.

Ces propositions visent à améliorer la fluidité et la qualité de vie sans engager un projet jugé excessif dans son emprise territoriale.

Les avis défavorables à la variante 4 reposent principalement sur :

- son échelle jugée excessive par rapport à l'objectif de contournement du village ;
- une efficacité contestée, liée à un tracé long et peu attractif pour les usagers ;

la transformation jugée négative de la RD257 et de ses usages touristiques ;
une incompatibilité perçue avec le PLU communal ;
une préférence marquée pour des variantes plus proches du village et pour des aménagements internes à la traversée existante.

Ces contributions traduisent une volonté forte de voir retenue une solution considérée comme plus proportionnée, plus cohérente avec les choix de planification existants et mieux adaptée aux besoins locaux.

5.2.9 Avis #9 – Avis défavorable à tout projet de déviation, en faveur d’une mise à double sens de la traversée

Les contributions rattachées à l’avis n°9 traduisent une opposition majoritaire et argumentée à l’ensemble des projets de déviation proposés, quelle que soit la variante étudiée.

Cet avis est exprimé aussi bien par des habitants permanents, des familles historiquement implantées dans la commune, que par des résidents secondaires ou des contributeurs anonymes. Certains avis sont succincts (#10 et #15), d’autres particulièrement détaillés (#20 à #23, #27 et #64), mais tous convergent vers un rejet global du principe même d’une déviation.

Une atteinte jugée majeure à l’environnement, au paysage et à la biodiversité

La dégradation irréversible de l’environnement naturel et paysager constitue l’argument le plus fréquemment avancé.

De nombreux contributeurs (#20 à #23, #28, #40, #34, #44, #46, #88, #75, #77, #79 et plusieurs anonymes) dénoncent la destruction annoncée :

- d’oliveraies multi-centenaires,
- de zones agricoles et agropastorales,
- de milieux naturels protégés (ZNIEFF, zones humides, corridors écologiques),
- de sources, rivières et équilibres hydrauliques fragiles,
- d’habitats de faune et flore parfois protégées (oiseaux, chauves-souris, tortue d’Hermann).

Les ouvrages envisagés (viaducs, remblais, déblais) sont décrits comme visuellement intrusifs, incompatibles avec le caractère rural, patrimonial et paysager de la vallée du Valinco, avec de fortes co-visibilités depuis le village, la plaine, les communes voisines et jusqu’au littoral.

Une atteinte au patrimoine historique, culturel et identitaire

Plusieurs contributions (#20 à #23, #41, #44, #46, #75, et plusieurs anonymes) soulignent les risques pour le patrimoine bâti et immatériel :

- proximité de zones archéologiques,
- destruction potentielle du chemin du Saint-Esprit, lieu de pèlerinage ancien,
- atteinte au paysage hérité du passé médiéval du village,
- banalisation du territoire par des infrastructures jugées « bétonnées » et décontextualisées.

Ces éléments sont perçus comme une rupture avec l’histoire et l’identité d’Ulmétu, et comme un facteur de perte d’attractivité touristique à moyen et long terme.

Un impact humain, social et foncier jugé inacceptable

Certaines contributions détaillent des impacts directs sur les habitations et les propriétés privées, notamment celle du contributeur #27, qui évoque :

- la coupure de parcelles familiales,

la proximité immédiate d'ouvrages routiers,
les nuisances sonores, vibratoires et visuelles,
les risques structurels pour des bâtis anciens,
la perte de valeur foncière et la remise en cause d'activités économiques (locations saisonnières, agriculture).

D'autres contributions évoquent la dévalorisation globale des biens, la dégradation de la qualité de vie et le déplacement des nuisances vers d'autres quartiers ou secteurs de la commune.

Un projet jugé disproportionné et économiquement déraisonnable

Le rapport coût / bénéfice est largement contesté (#17, #28, #40, #41, #64, et de nombreux anonymes).

Les contributeurs rappellent notamment que :

les difficultés de circulation sont principalement saisonnières, limitées à quelques semaines ou mois par an
les gains de temps annoncés sont faibles (quelques minutes) au regard de coûts estimés très élevés
la situation budgétaire de la Collectivité de Corse interroge la pertinence d'un tel investissement
l'entretien futur de l'ancienne RT40 pourrait incomber à la commune

Plusieurs avis estiment que ces crédits publics seraient plus utilement mobilisés pour d'autres priorités territoriales (éducation, formation, culture, transports alternatifs, autres communes plus contraintes comme Venaco ou Vivario).

Des alternatives locales jugées suffisantes et moins impactantes

Une large partie des contributions propose ou soutient des solutions alternatives internes au village, parmi lesquelles :

le rétablissement du double sens de circulation,
l'interdiction ou la régulation stricte du stationnement sur la traverse,
l'utilisation effective des parkings existants financés par la Collectivité,
le maintien ou l'optimisation des feux tricolores (y compris feux intelligents),
la présence d'agents de régulation sur les périodes critiques,
des aménagements de voirie légers (ralentisseurs, limitation à 30 km/h).

Les contributeurs #18, #41, #64 et plusieurs anonymes insistent sur le fait que les difficultés actuelles sont avant tout liées au stationnement et non à la capacité intrinsèque de la voirie.

Une critique de la méthode et de l'information du public

Enfin, plusieurs contributions (#64 et anonymes) dénoncent un manque d'information et de concertation réelle, estimant que :

une partie significative de la population n'a pas été correctement informée,
les études d'impact restent incomplètes, notamment sur les mesures d'évitement et de réduction,
les alternatives n'ont pas été suffisamment testées ou évaluées sur le long terme.

En synthèse, l'avis n°9 regroupe des contributions exprimant une opposition ferme, argumentée et multidimensionnelle à toute création de déviation autour du village d'Ulmetu.

Les participants considèrent le projet comme disproportionné, inutilement destructeur et inadapté aux réalités locales, et demandent majoritairement l'abandon des variantes au profit de solutions de gestion du trafic existantes, plus sobres, réversibles et respectueuses du territoire.

5.2.10 Synthèse des avis

La concertation fait apparaître une forte mobilisation du public, avec des positions majoritairement structurées, argumentées et collectives, notamment à travers le collectif « Réflexion Commune ».

La variante 2 ressort comme l'option recueillant le plus de soutiens explicites, perçue comme la solution la plus équilibrée, proportionnée et cohérente avec le PLU communal, les enjeux locaux et la maîtrise des impacts environnementaux, paysagers et financiers.

La variante 3 suscite l'opposition la plus massive, jugée disproportionnée, très impactante sur le paysage de la vallée de Baracci, génératrice de nuisances pour plusieurs quartiers habités et présentant un rapport coût / bénéfices largement contesté.

La variante 4 divise fortement : soutenue pour ses moindres impacts paysagers et son éloignement des habitations, elle est toutefois largement critiquée pour son échelle jugée excessive, son efficacité fonctionnelle incertaine, son impact sur la RD257 et son incompatibilité perçue avec les documents d'urbanisme existants.

Les variantes 1 et 2, plus proches du village, sont appréciées par certains pour leur sobriété et leur logique de contournement limité, mais suscitent également des craintes ponctuelles liées aux nuisances sonores et aux impacts fonciers directs.

Un courant significatif de contributions (avis n°9) remet en cause le principe même d'une déviation, considérant que les difficultés de circulation sont essentiellement saisonnières et pourraient être traitées par des aménagements internes à la traversée existante (double sens, gestion du stationnement, zone apaisée).

De manière transversale, les contributions expriment :

- une forte sensibilité aux enjeux paysagers, environnementaux et patrimoniaux ;
- une attente marquée de proportionnalité du projet au regard des besoins réels (initialement exprimé comme étant la traversée du village) ;
- une vigilance accrue sur les coûts publics et le financement ;
- et une demande récurrente de meilleure articulation entre déviation et requalification de la traversée du village.

En conclusion, la concertation met en évidence une préférence majoritaire pour des solutions sobres, à l'échelle du village, compatibles avec les documents de planification existants, et invite à réexaminer le projet au regard des équilibres locaux, environnementaux et sociaux, ainsi que des alternatives d'aménagement du fonctionnement actuel de la RT40.

5.3 Représentation graphique des contributions

Les contributions peuvent être synthétisées par le listing ci-dessous :

Avis #1 – Pour la variante 1

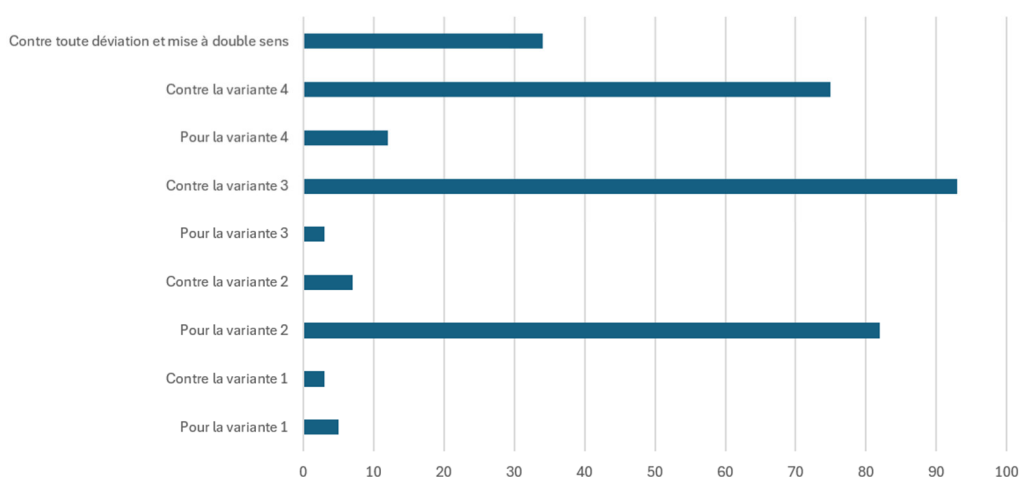
5 avis

1.6% des avis recueillis

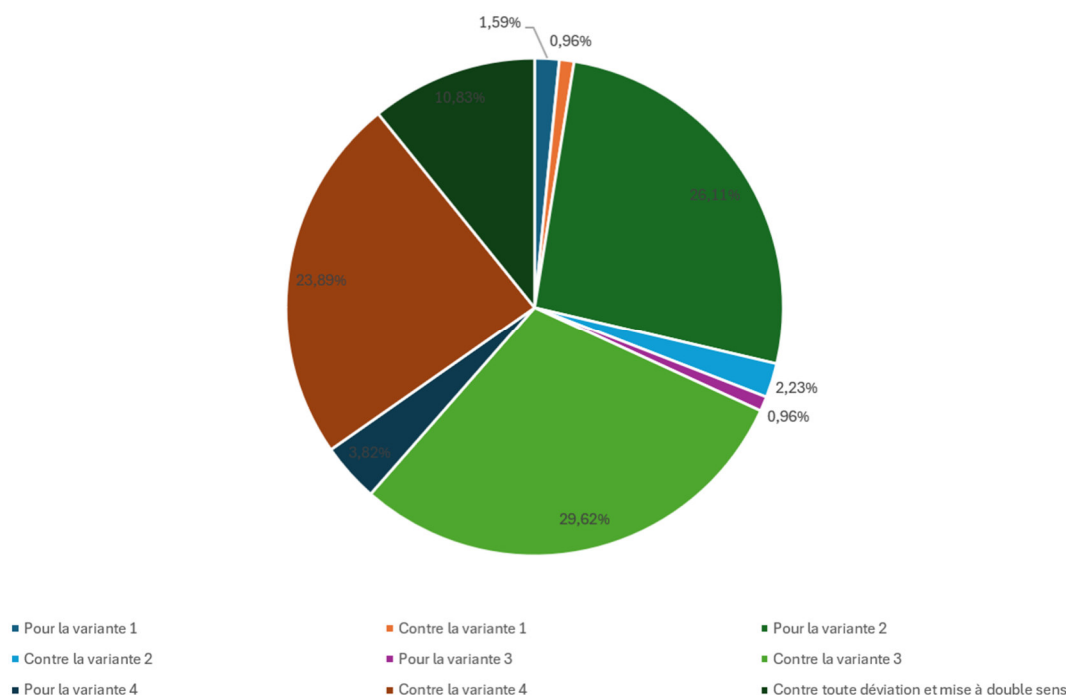
Avis #2 – Contre la variante 1

- 3 avis
- 0.96% des avis recueillis
- Avis #3 – Pour la variante 2
- 82 avis (dont 70 via la « Reflexion commune »)
- 26.11% des avis recueillis
- Avis #4 – Contre la variante 2
- 7 avis
- 2.23% des avis recueillis
- Avis #5 – Pour la variante 3
- 3 avis
- 0.96% des avis recueillis
- Avis #6 – Contre la variante 3
- 93 avis (dont 70 via la « Reflexion commune »)
- 29.62% des avis recueillis
- Avis #7 – Pour la variante 4
- 12 avis
- 3.82% des avis recueillis
- Avis #8 – Contre la variante 4
- 75 avis (dont 70 via la « Reflexion commune »)
- 23.89% des avis recueillis
- Avis #9 – Contre tout projet de déviation, en faveur pour une remise à double sens de la traversée
- 34 avis
- 10.83% des avis recueillis

Relevé des avis issus de la concertation sur les projets de déviation d'Olmeto



Représentation des avis via un histogramme par nombre d'avis



Représentation des avis en % via un diagramme à secteurs

5.4 Réponses de la Collectivité de Corse

La Collectivité de Corse a pris note des remarques issues de la concertation et apporte les éléments de réponse ci-dessous et propose :

D'écarter la variante 1 présentant un fort impact paysager du aux terrassements importants,

D'écarter la variante 4 variante jugée disproportionnée par rapport à l'objectif initial et largement décriée par la reflexion collective,

De poursuivre les études relatives à la variante 2 notamment en terme de faisabilité, d'emprises, d'étude d'impact, de mesures de bruit ...,

De présenter un nouveau tracé, sur les objectifs de la variante 3, en considérant les problématiques soulevées lors de la concertation, en s'éloignant les zones urbanisées.

D'étudier à la demande de la municipalité un nouveau tracé en dessus du village prenant naissance au même endroit que les variantes passant sous le village d'Ulmetu et se raccordant sur la RT 40 au sud du village.

6 SUITE A DONNER

À l'issue de la concertation préalable, il apparaît nécessaire de relancer des études complémentaires et pour cela de proposer une nouvelle concertation publique présentant la variante 2 affinée en termes d'emprises et d'étude d'impact, de présenter une nouvelle variante reprenant les objectifs de la variante 3 en considérant les problématiques soulevées lors de la concertation, en s'éloignant les zones urbanisées ainsi qu'une nouvelle variante demandée par la municipalité présentant un tracé au dessus du village.

7 CONCLUSION

La concertation préalable relative au projet d'aménagement de la RT40 et de la déviation / contournement d'Ulmetu a donné lieu à une participation significative du public, traduisant un intérêt marqué pour les enjeux de mobilité, de cadre de vie et de préservation du territoire. Au total, 140 contributions ont été recueillies, représentant 314 avis exprimés sur les différentes variantes proposées.

L'analyse de ces contributions met en évidence une diversité de positions, allant du rejet de certaines variantes jugées trop impactantes à des soutiens argumentés en faveur de solutions perçues comme plus respectueuses des équilibres locaux.

Par ailleurs, environ 11 % des avis expriment un refus de principe de tout projet de déviation, privilégiant une optimisation de la traversée existante du village.

Une tendance nettement majoritaire se dégage en faveur d'un tracé s'inscrivant dans une logique de sobriété foncière et de respect du document d'urbanisme communal. En effet, 82 contributions, dont 70 regroupées au sein d'un collectif, expriment une préférence pour un projet conforme à l'enveloppe définie au Plan Local d'Urbanisme, correspondant à la variante 2. Ces contributions soulignent notamment la cohérence de ce tracé avec les choix d'aménagement déjà actés par la commune, la limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles, ainsi que la réduction des impacts paysagers et environnementaux.

Dans l'ensemble, la concertation fait apparaître que le projet, tel que présenté, ne conduit pas à une adhésion unanime à une variante unique, mais met en lumière des attentes fortes dans un souci de cohérence territoriale et d'acceptabilité locale.

Ainsi, je vous propose :

1. D'APPROUVER la relance des études de la variante 2 avec une optimisation du tracé.
2. D'APPROUVER la relance des études sur les objectifs de la variante 3, avec un nouveau tracé en considérant les problématiques soulevées lors de la concertation et en s'éloignant des zones urbanisées
3. D'APPROUVER la recherche d'une nouvelle variante appelée variante 5 avec un tracé en haut du village
4. D'AUTORISER dès la réalisation des études complémentaires achevée, le lancement d'une nouvelle procédure de concertation publique obligatoire au titre de l'Article L 103-2 du Code de l'urbanisme et des Articles L. 120-1, L. 121-1-A, L. 121-15-1 à L. 121-23 et R. 121-19 à R. 121-27 du code de l'environnement relatifs au projet d'aménagement de la déviation d'Ulmeto,

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Territoire PACA-CORSE

marseille.egis-villes-et-transports@egis.fr

www.egis-group.com



Commune d'OLMETO**Extrait du registre des délibérations du conseil municipal**

Séance du 05 juin 2026 – n°33/2026

L'an deux mille vingt-six, le cinq juin, à 17 heures 00, le conseil municipal de la commune d'OLMETO, dûment convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi au lieu habituel de ses séances sous la présidence de Monsieur José Pierre MOZZICONACCI, Maire.

Nombre de membres		
afférents au conseil municipal	en exercice présents ou représentés	qui ont pris part à la délibération
15	15	15

Date de la convocation
29/06/2026
Date d'affichage
29/06/2026

Présents : ANDREANI Marie-Ange ; BESIO Valérie ; FILONI Dominique ; MAZZONE Jean-Bernard ; MONDOLONI François ; MOZZICONACCI José Pierre ; NICOLAÏ Jean-Antoine ; PAJANACCI Marion ; PAOLETTI Emilie ; PAOLI Frédéric ; PIANELLI BALISONI Françoise ; PIANELLI Vanina ; RICHE Roselyne.

Représentés : FERRARA Jean-Jacques ; GERONIMI Marlène.

Secrétaire de séance : RICHE Roselyne.

Objet : Délibération portant poursuite du projet d'aménagement de la déviation et de la traverse d'Olmeto porté par la Collectivité de Corse

Monsieur le Maire rappelle au Conseil municipal que la Collectivité de Corse a engagé un projet d'aménagement de la déviation et de la traverse d'Olmeto afin de désengorger la traversée du village, d'améliorer la fluidité du trafic sur l'ex-RT 40 et de répondre à l'évolution des flux de circulation.

En effet, le passage de l'ex-RT 40 par le centre du village d'Olmeto affecte fortement la qualité de vie des habitants ainsi que les conditions de circulation des usagers empruntant cet axe structurant reliant Ajaccio, Propriano, Sartène et Bonifacio.

La configuration actuelle de la traverse du village, notamment en raison des stationnements nécessaires à la vie locale, ne permet pas le maintien d'une circulation à double sens sur cette portion de voie. Cette situation impose actuellement la mise en place d'un alternat par feux tricolores, générant des ralentissements importants et récurrents.

S'agissant de la traverse du village, la poursuite des études relatives à son aménagement, en vue du rétablissement d'une circulation à double sens, ainsi que l'expérimentation préalable de cette mise à double sens, constituent des étapes préalables nécessaires à la poursuite de l'opération.

Concernant le projet de déviation, le rapport établi par la Collectivité de Corse indique que les variantes 2 et 3 apparaissent comme les solutions les plus équilibrées, offrant un compromis satisfaisant entre les exigences de sécurité, d'accessibilité ainsi que les contraintes environnementales et techniques.

Des études complémentaires relatives à ces variantes seront engagées afin d'optimiser les tracés proposés, en tenant compte des problématiques soulevées lors de la dernière concertation publique.

Par ailleurs, la recherche et l'élaboration d'une nouvelle solution de tracé au-dessus du village, dénommée « variante 5 », seront également entreprises.

La commune privilégie néanmoins la variante 2, dont le tracé a d'ores et déjà été intégré au PLU adopté en

octobre 2024, via la création d'un emplacement réservé.

Le conseil municipal après en avoir délibéré :

Autorise la poursuite des études relatives à l'aménagement de la traverse nécessaire à la remise à double sens de la circulation ;

Autorise le lancement de la phase d'expérimentation de la mise à double sens de la traverse préalable à la pérennisation de la mise en place de ce dispositif ;

Autorise la poursuite des études relatives au projet de déviation précitées qui feront l'objet d'une nouvelle phase de concertation une fois achevées.

Vote

- Pour : 15
- Contre : 0
- Abstentions : 0

Ainsi fait et délibéré les jour mois et an que dessus
Ont signé au registre les membres présents

La secrétaire de séance



Le Maire,

José-Pierre MOZZICONACCI



Voies et délais de recours : La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Bastia dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou de sa notification. Elle peut également faire l'objet d'un recours gracieux auprès de la commune dans le même délai. Ce recours interrompt le délai de recours contentieux, lequel recommence à courir pour une durée de deux mois à compter de la réponse de l'administration ou, à défaut, à l'issue d'un délai de deux mois suivant son dépôt.