

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2026

REUNION DES 01 ET 2 OCTOBRE 2026

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

PRUGHJETTU D'ACCUNCIAMENTU DI A DEVIAZIONE
D'ULMETU NANT'À L'ANZIANA RT 40 - BILANCIU DI A
CUNCERTAZIONE PREVIA
PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA DÉVIATION
D'ULMETU SUR L'EX-RT 40 - BILAN DE LA
CONCERTATION PRÉALABLE

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) :

Commission du Développement Economique, du Numérique, de
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport vise à soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le bilan de la concertation préalable organisée dans le cadre du projet d'aménagement de la déviation d'Ulmétu sur l'ex-RT 40, conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme.

I - INTRODUCTION

Le présent rapport présente sous forme de synthèse le bilan de la concertation préalable conduite dans le cadre du projet d'aménagement de la déviation d'Ulmétu sur l'ex-RT 40, dont la Collectivité de Corse assure la maîtrise d'ouvrage.

Cette opération s'inscrit dans la politique de modernisation du réseau routier territorial engagée par la Collectivité de Corse afin d'améliorer les conditions de circulation, de renforcer la sécurité des usagers et de préserver la qualité de vie des habitants des territoires traversés.

Conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, une concertation préalable a été organisée afin d'informer le public sur les objectifs du projet, de présenter les différentes solutions étudiées et de recueillir les observations, propositions et attentes des habitants, des usagers, des acteurs économiques, des associations et des collectivités concernées.

Le présent bilan retrace le déroulement de cette concertation et restitue l'ensemble des contributions recueillies. Il expose également la manière dont celles-ci ont été prises en considération dans la poursuite des études.

Le rapport est structuré autour des principales étapes de la démarche.

Il rappelle tout d'abord le contexte général du projet ainsi que les différentes études conduites depuis les premières réflexions engagées sur le contournement du village d'Ulmétu. Il présente ensuite les caractéristiques de l'opération soumise à la concertation, les objectifs poursuivis et les variantes étudiées.

Le rapport décrit par ailleurs les modalités d'information et de participation mises en œuvre durant la concertation préalable avant de présenter une analyse détaillée des observations formulées par le public, tant sur le plan quantitatif que qualitatif (cf. bilan concertation du BET EGIS).

Enfin, il dresse le bilan de cette concertation et précise les enseignements qui en sont tirés ainsi que les orientations proposées pour la poursuite de l'opération.

II - CONTEXTE GENERAL

2.1. Cadre de la concertation préalable

La concertation préalable relative au projet d'aménagement de la déviation d'Ulmetu sur l'ex-RT 40 s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme. En sa qualité de maître d'ouvrage, la Collectivité de Corse a organisé cette concertation du 13 octobre au 5 décembre 2025, afin d'informer le public sur les objectifs de l'opération, de présenter les solutions envisagées et de recueillir les observations, propositions et attentes des habitants, des usagers et des acteurs du territoire. Cette démarche participative constitue une étape essentielle de l'élaboration du projet. Elle vise à garantir une information transparente, à favoriser l'expression de l'ensemble des parties prenantes et à enrichir les études préalables avant toute décision relative à la poursuite de l'opération. Le périmètre de la concertation correspond au territoire de la commune d'Ulmetu, directement concernée par le projet de déviation.

2.2. Historique des études

2.2.1. Une réflexion engagée depuis près de trente ans

Les réflexions relatives au contournement du village d'Ulmetu ont été engagées à la fin des années 1990 afin d'apporter une réponse durable aux difficultés de circulation observées sur l'ex-RT 40. Cet axe structurant assure la liaison entre Aiacciu – Prupia et l'extrême sud de l'île.

La traversée du village d'Ulmetu constitue depuis de nombreuses années un point de ralentissement important, générant des difficultés de circulation, des nuisances pour les riverains ainsi que des contraintes de sécurité. Depuis 1997, plusieurs études successives ont été conduites afin d'identifier une solution conciliant les exigences techniques, environnementales, financières et foncières.

2.2.2. Les premières études (1997-2008)

Les premières études ont porté sur un projet de déviation de grande ampleur comprenant notamment le contournement de Casalabriva ainsi que la réalisation d'un tunnel sous le col de Celaccia. Si cette solution répondait aux objectifs d'amélioration de la circulation, son coût de réalisation particulièrement élevé n'a pas permis d'envisager sa poursuite.

Une seconde variante a été étudiée en 2002.

Celle-ci prévoyait un tracé sur le versant opposé avec un raccordement au giratoire de l'actuelle RN 196 / RD 257. Cette proposition impliquait toutefois la réalisation d'ouvrages d'art importants et présentait également un coût incompatible avec les capacités de financement de l'opération. Les études ont ensuite été réorientées en 2008 vers une solution de contournement plus courte reliant directement les entrées nord et sud du village. Malgré un coût sensiblement réduit, ce scénario n'a pas été mené à son terme et n'a pas donné lieu à une concertation publique.

2.2.3. La relance du projet en 2011

L'approbation du Schéma directeur des routes territoriales de Corse en 2011 a conduit la Collectivité de Corse à relancer les études. Le nouveau projet reposait sur un tracé plus

court reliant l'entrée nord du village à l'ex-RD 257 en aval d'Ulmetu, répondant à un double objectif d'efficacité technique et de maîtrise des coûts. Compte tenu de sa faisabilité, une concertation publique a été organisée du 6 mars au 29 avril 2012. Toutefois, le tracé traversait plusieurs parcelles agricoles, notamment des oliveraies en exploitation. Les réserves exprimées par les propriétaires concernés n'ont pas permis d'aboutir à un consensus suffisant pour poursuivre le projet dans cette configuration.

2.2.4. Les enseignements de la concertation de 2013

Afin de répondre aux observations exprimées lors de la précédente concertation, deux nouvelles variantes ont été élaborées en 2013. Ces propositions visaient principalement à limiter les incidences sur les espaces agricoles tout en maintenant un niveau de service satisfaisant pour les usagers de l'ex-RT 40. Si ces adaptations ont permis de réduire certains impacts fonciers, elles se sont traduites par une augmentation sensible du coût prévisionnel de l'opération, alors estimé à près de 16 M€.

La concertation a néanmoins mis en évidence plusieurs enseignements majeurs. Elle a confirmé l'existence d'une attente forte en faveur d'une amélioration durable des conditions de circulation dans la traversée du village. Elle a également souligné la nécessité de concilier les objectifs de mobilité avec la préservation du cadre de vie, des exploitations agricoles, du patrimoine paysager et des espaces naturels. Enfin, les participants ont exprimé le souhait d'une information plus pédagogique et d'une concertation renforcée tout au long de la poursuite des études. Ces enseignements ont constitué un point d'appui important pour la définition des études ultérieures.

2.2.5. Les études relatives à l'aménagement de la traversée du village

En parallèle des réflexions engagées sur le contournement d'Ulmetu, la Collectivité de Corse a souhaité examiner les possibilités d'amélioration des conditions de circulation au sein même de l'agglomération.

À la suite de la réalisation de nouveaux espaces de stationnement destinés à compenser la suppression des emplacements implantés le long de l'ex-RT 40, une étude spécifique a été confiée en 2022 au groupement EGIS – BLASINI afin d'évaluer les conditions de remise en circulation à double sens de la traversée du village. Cette étude avait pour objectif de vérifier la faisabilité technique d'un réaménagement de la voirie permettant de maintenir la circulation dans les deux sens tout en améliorant les conditions de sécurité et le confort des usagers.

Les études réalisées ont conduit à la définition d'un schéma d'aménagement comprenant notamment :

- une chaussée d'une largeur de 5,80 m, conforme aux recommandations du CEREMA pour le croisement des poids lourds ;
- le réaménagement des trottoirs afin de renforcer les cheminements piétons ;
- la mise en œuvre d'une limitation de vitesse à 30 km/h dans la traversée du centre ancien ;
- la création de plateaux surélevés destinés à sécuriser les traversées piétonnes et à apaiser la circulation.

Cette solution constitue une alternative susceptible d'améliorer les conditions de fonctionnement de la traversée du village. Elle a néanmoins vocation à être évaluée dans le cadre d'une expérimentation afin d'en mesurer les effets sur les conditions réelles de circulation.

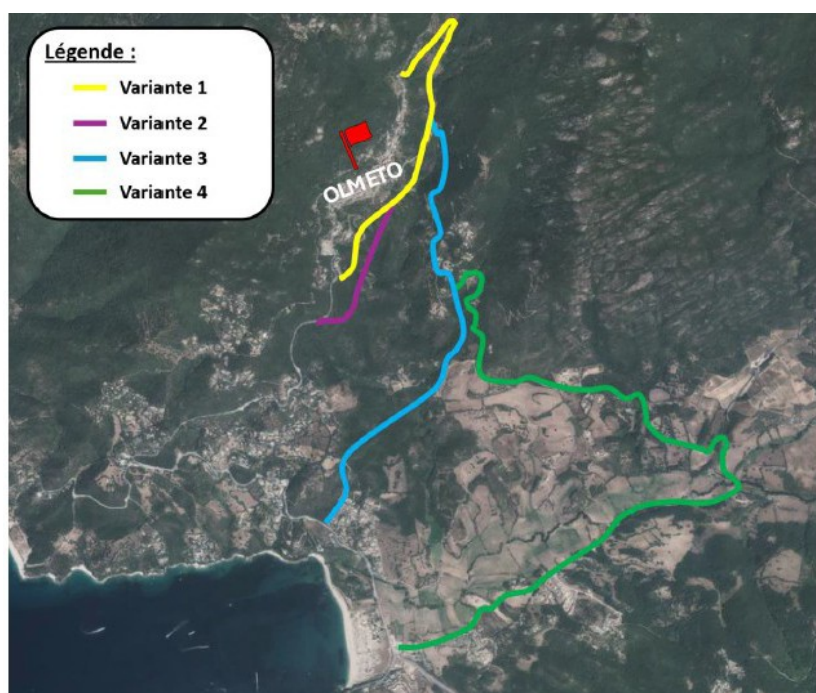
2.2.6. La reprise des études de déviation en 2023

Parallèlement à cette étude d'aménagement, la Collectivité de Corse a engagé une nouvelle mission d'études destinée à réexaminer les possibilités de contournement du village.

Cette démarche s'inscrit dans la volonté de tirer les enseignements des études précédentes et d'actualiser les analyses au regard des évolutions techniques, environnementales et réglementaires intervenues depuis les premières investigations. Le bureau d'études MORETTI a ainsi été chargé d'étudier plusieurs scénarios de contournement répondant aux objectifs de mobilité tout en limitant autant que possible leurs incidences sur l'environnement, les activités agricoles et les secteurs habités.

Quatre variantes ont été élaborées :

- une variante courte en tracé neuf au sud du village (V1) ;
- une variante longue en tracé neuf au sud du village (V2) ;
- une variante traversant la vallée de Baracci (V3) ;
- une variante consistant au recalibrage de l'ex-D257 (V4).



Ces différents scénarios ont été présentés à la commune d'Ulmétu lors d'une réunion organisée en juillet 2024.

À cette occasion, le maire de la commune a rappelé les principales difficultés constatées lors des précédentes expérimentations de la traversée du village, portant notamment sur :

- le maintien du stationnement à proximité de la poste ;
- les contraintes de circulation au droit de la mairie ;
- les difficultés observées au niveau du commerce de proximité ;
- l'importance du trafic de poids lourds traversant le village.

Une note de synthèse établie par le bureau d'études MORETTI a permis de formaliser ces observations. Les analyses conduites par la Collectivité de Corse et le groupement EGIS ont montré que plusieurs de ces difficultés pouvaient être prises en compte dans le cadre des aménagements de traversée étudiés en 2022 ou faire l'objet de dispositifs temporaires destinés à accompagner une phase d'expérimentation.

En revanche, la problématique du trafic de transit, et plus particulièrement celle des poids lourds, demeure directement liée au rôle structurant de l'ex-RT 40 dans le réseau routier insulaire et ne peut être résolue par les seuls aménagements de la traversée.

Dans cette perspective, la Collectivité de Corse considère que l'expérimentation d'une circulation à double sens constitue une étape indispensable de la démarche de projet. Elle permettra d'apprécier objectivement les performances de cette solution et d'établir, le cas échéant, si elle est de nature à répondre durablement aux besoins de circulation. Les enseignements issus de cette expérimentation contribueront également à démontrer, dans le cadre des procédures environnementales à venir, que l'ensemble des solutions alternatives susceptibles de limiter les incidences sur les milieux naturels auront été étudiées, conformément aux exigences du Code de l'environnement. Le cas échéant, ils permettront de justifier la nécessité de recourir à une opération de déviation si aucune autre solution ne permet d'assurer un fonctionnement satisfaisant de l'ex-RT 40.

2.2.7. L'étude d'une solution alternative : les créneaux de dépassement

Dans le prolongement de ces réflexions, la Collectivité de Corse a également étudié une solution complémentaire consistant à créer deux créneaux de dépassement aux abords du village. Cette option répond à un objectif d'amélioration de la fluidité du trafic en offrant des possibilités de dépassement supplémentaires aux véhicules légers, notamment en présence de convois lents.

Deux secteurs ont été identifiés :

- un premier secteur situé au nord d'Ulmétu, à environ 700 mètres de l'entrée de l'agglomération dans le sens Aiacciu – Prupia ;
- un second secteur implanté au sud du village, à environ 1,6 kilomètre de la sortie de l'agglomération.

Ces aménagements constituent une réponse ponctuelle aux difficultés de circulation observées sur l'ex-RT 40. Toutefois, leur intérêt demeure directement lié au scénario de déviation qui serait retenu. En effet, les variantes de contournement les plus courtes, qui maintiennent une partie du trafic sur l'axe existant, permettraient de conserver l'utilité du créneau de dépassement sud, tandis que le créneau nord serait remplacé par le futur carrefour d'accès à la déviation. À l'inverse, les variantes reportant la totalité du trafic sur un nouvel itinéraire rendraient ces aménagements sans objet. L'analyse comparative des variantes devra ainsi intégrer cette interaction afin de garantir la cohérence des investissements envisagés sur le réseau routier territorial.

III - PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION PREALABLE

Comme précisé précédemment, le projet d'aménagement de la déviation d'Ulmétu s'inscrit dans la stratégie de modernisation du réseau routier territorial portée par la Collectivité de Corse. Il répond aux objectifs de sécurisation des déplacements, d'amélioration des conditions de circulation et de préservation du cadre de vie des habitants, tout en

accompagnant le développement équilibré du territoire.

L'ex-RT 40 constitue l'un des principaux axes structurants du Pumontu. Elle assure la liaison entre Aiacciu - Prupia et l'extrême sud de l'île et supporte un trafic important composé de véhicules légers, de poids lourds, de transports collectifs et de flux touristiques particulièrement soutenus durant la période estivale.

La traversée du village d'Ulmetu représente aujourd'hui un point de congestion majeur du réseau routier territorial. Les contraintes géométriques de la voirie, associées à la configuration urbaine du centre ancien, imposent le recours à une circulation alternée régulée par feux, générant des ralentissements importants et des temps d'attente pouvant atteindre une vingtaine de minutes en période estivale.

Cette situation altère les conditions de circulation sur l'ensemble de l'itinéraire, réduit la fiabilité des temps de parcours et affecte la qualité du service rendu aux usagers.

Au-delà des enjeux de mobilité, la circulation de transit engendre des nuisances significatives pour les habitants du village. Les émissions sonores, la pollution atmosphérique, les vibrations liées au passage des poids lourds ainsi que les difficultés rencontrées par les piétons et les riverains dégradent durablement le cadre de vie et limitent les possibilités de requalification des espaces publics.

Le projet poursuit ainsi plusieurs objectifs complémentaires.

En premier lieu, il vise à améliorer durablement la fluidité des déplacements sur l'ex-RT 40 en supprimant le point de congestion constitué par la traversée du village.

Il a également pour finalité de renforcer la sécurité routière, tant pour les usagers de transit que pour les habitants, en réduisant les conflits d'usage entre circulation automobile, déplacements piétons et activités locales.

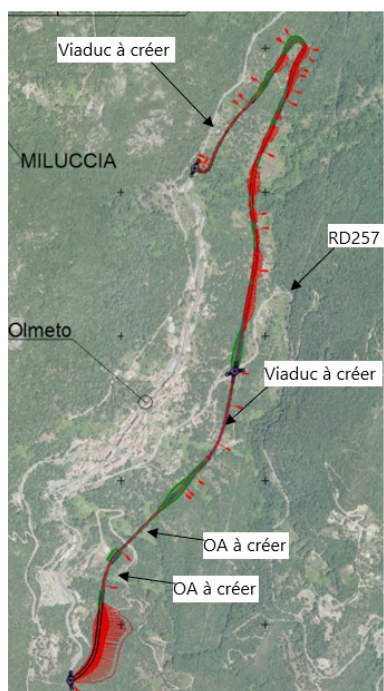
Le projet contribuera par ailleurs à améliorer la qualité de vie des riverains grâce à une diminution sensible des nuisances sonores, des émissions polluantes et du trafic de transit au cœur du village.

Cette évolution permettra d'accompagner la requalification des espaces publics, de favoriser les mobilités de proximité et de renforcer l'attractivité du centre ancien.

Enfin, le projet participe à l'amélioration de la résilience du réseau routier territorial en proposant un itinéraire répondant aux exigences actuelles en matière de sécurité, de capacité et de continuité du service public routier.

La concertation préalable a ainsi porté sur plusieurs variantes de tracé (4) élaborées à l'issue des études préalables. Ces variantes ont été définies afin de rechercher le meilleur équilibre entre les performances de l'infrastructure, la maîtrise des coûts, les contraintes techniques, la préservation des espaces agricoles et les enjeux environnementaux.

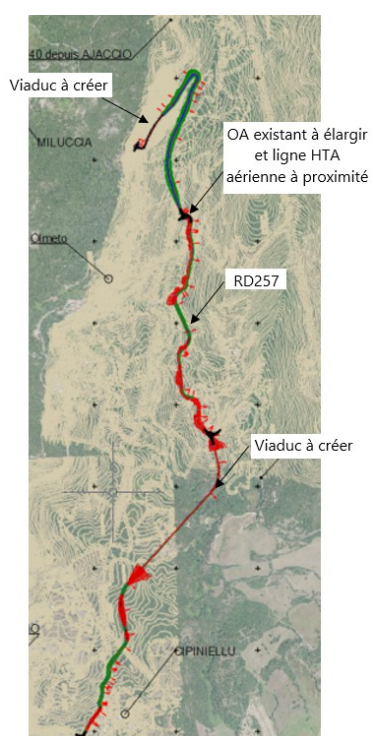
Variante 1



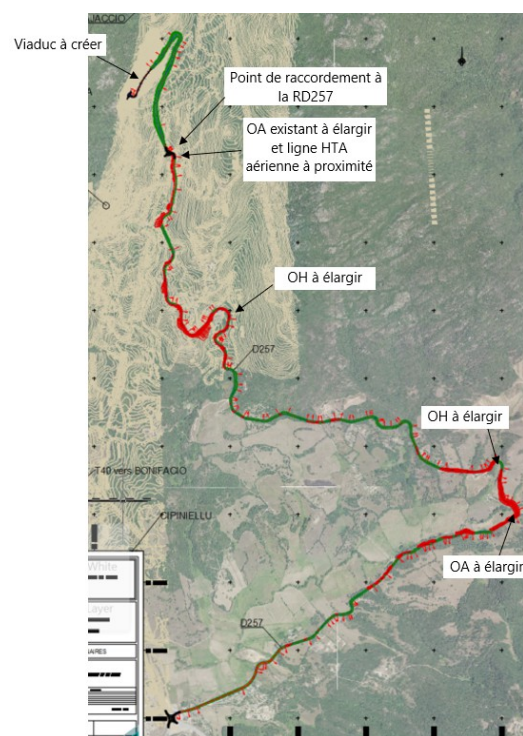
Variante 2



Variante 3



Variante 4



Les différentes solutions présentées au public constituent une étape essentielle du processus de décision. Elles permettront, au regard des enseignements de la concertation et des études complémentaires, de déterminer le scénario présentant le meilleur équilibre entre intérêt général, faisabilité technique, soutenabilité financière et préservation des patrimoines naturel, paysager et agricole.

IV - ORGANISATION DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable relative au projet d'aménagement de la déviation d'Ulmetu sur l'ex-RT40 a été organisée conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme.

Elle s'est déroulée du **13 octobre au 5 décembre 2025** et a été conduite sous la responsabilité de la Collectivité de Corse, maître d'ouvrage de l'opération.

4.1. Objectifs de la concertation

Cette démarche avait pour objectif d'assurer une information complète et transparente du public sur la nature du projet, ses objectifs, ainsi que sur les différentes variantes étudiées.

Elle visait également à permettre l'expression des observations, des attentes et des propositions des habitants, des usagers de l'ex-RT 40, des acteurs économiques locaux et des associations concernées.

Enfin, elle constituait une étape essentielle du processus de conception du projet, permettant d'enrichir les études préalables et d'éclairer les choix de la Collectivité de Corse avant toute phase de décision.

4.2. Dispositif d'information du public

Afin de garantir une large diffusion de l'information, plusieurs supports ont été mobilisés. Le dossier de concertation a été mis à disposition du public durant toute la durée de la procédure. Il présentait les caractéristiques générales du projet, les objectifs poursuivis ainsi que les principales variantes étudiées.

Des supports graphiques et cartographiques ont également été élaborés afin de faciliter la compréhension des enjeux techniques et territoriaux du projet.

Des réunions d'information ont été organisées avec les acteurs concernés, notamment la commune d'Ulmetu, afin de présenter les orientations du projet et de recueillir les premières observations.

4.3. Modalités de participation du public

Le public a pu s'exprimer selon plusieurs modalités.

Un registre de concertation a été mis à disposition afin de recueillir les observations écrites.

Les contributions pouvaient également être transmises par voie électronique, permettant ainsi une participation élargie au-delà du seul périmètre communal.

Les observations recueillies ont été analysées de manière qualitative et quantitative afin

d'en dégager les principales tendances et préoccupations exprimées.

4.4. Déroulement général de la concertation

La concertation s'est déroulée dans des conditions permettant une expression libre et continue du public tout au long de la période définie.

Les contributions ont porté principalement sur les conditions de circulation dans la traversée du village, les impacts du trafic de transit, la sécurité routière, ainsi que les enjeux environnementaux et agricoles associés aux différentes variantes.

L'ensemble des observations recueillies fait l'objet d'une analyse détaillée dans le chapitre suivant du présent rapport de synthèse et au sein du rapport EGIS en annexe.

V - BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le présent chapitre expose la synthèse des observations formulées dans le cadre de la concertation préalable relative au projet d'aménagement de la déviation d'Ulmetu sur l'ex-RT 40 (cf. bilan EGIS en PJ).

L'analyse des contributions (140) a été conduite de manière à la fois qualitative et quantitative, afin d'identifier les principales préoccupations exprimées par le public ainsi que les attentes relatives à l'évolution du projet.

5.1. Niveau de participation et nature des contributions

La concertation a donné lieu à plusieurs expressions du public (140), recueillies via les registres mis à disposition et les contributions transmises par voie électronique.

Les contributions émanent principalement d'habitants de la commune d'Ulmetu, d'utilisateurs réguliers de l'ex-RT 40 ainsi que de représentants d'acteurs concernés par les enjeux de mobilité et d'aménagement du territoire.

De manière générale, le niveau de participation traduit un intérêt marqué pour le projet, en lien avec les difficultés récurrentes de circulation dans la traversée du village et les impacts associés sur le cadre de vie.

5.2. Principales thématiques exprimées

L'analyse des contributions permet de dégager plusieurs thématiques principales, qui structurent l'essentiel des observations formulées.

5.2.1. Amélioration des conditions de circulation

Une part importante des contributions souligne la nécessité d'une amélioration durable des conditions de circulation sur l'ex-RT 40.

Les participants mettent en avant les congestions régulières observées dans la traversée du village, particulièrement en période estivale, ainsi que les temps d'attente importants générés par le dispositif de circulation alternée.

Le projet de déviation est globalement identifié comme une réponse potentielle à ces

difficultés, sous réserve des impacts qu'il pourrait générer sur le territoire.

5.2.2. Qualité de vie et sécurité dans la traversée du village

De nombreuses observations portent sur la qualité de vie des riverains.

Les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et les difficultés de circulation des piétons sont régulièrement mentionnées.

Les contributions insistent également sur les enjeux de sécurité routière au sein de la traversée, en raison de la cohabitation entre trafic de transit, déplacements locaux et activités de proximité.

5.2.3. Enjeux environnementaux et agricoles

Les impacts potentiels du projet sur les espaces naturels et agricoles constituent une préoccupation majeure exprimée dans le cadre de la concertation.

Plusieurs contributions soulignent la nécessité de préserver les terres agricoles, en particulier les exploitations oléicoles, ainsi que les continuités écologiques et les paysages caractéristiques du secteur.

Ces éléments sont identifiés comme des points de vigilance majeurs dans la poursuite des études.

5.2.4. Insertion territoriale et cadre de vie

Les participants ont également exprimé leur attachement à la préservation de l'identité du village et à la qualité de son cadre de vie.

Certaines contributions mettent en avant la nécessité de concilier amélioration de la circulation et maintien de la vitalité du centre ancien, notamment en matière d'activité commerciale et de services de proximité.

5.3. Synthèse des attentes exprimées

De manière transversale, la concertation fait apparaître plusieurs attentes convergentes :

- La recherche d'une solution durable aux difficultés de circulation sur l'ex-RT 40 ;
- La réduction des nuisances subies par les riverains dans la traversée du village ;
- La préservation des espaces agricoles, naturels et paysagers ;
- Une meilleure lisibilité des choix techniques et des variantes présentées ;
- Une information renforcée et continue tout au long de la vie du projet.

5.4. Apports de la concertation au projet

Les enseignements issus de la concertation confirment la sensibilité du territoire concerné et la nécessité d'appréhender le projet dans une logique de conciliation des enjeux.

Ils mettent en évidence l'attente forte d'une amélioration des conditions de circulation, tout en rappelant les exigences de préservation du cadre de vie et des activités agricoles.

Ces éléments constituent un appui important pour la poursuite des études et l'approfondissement des variantes, en vue de retenir la solution présentant le meilleur équilibre entre intérêt général, faisabilité technique et prise en compte des enjeux territoriaux.

Le présent bilan sera intégré à la suite des procédures d'instruction du projet, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

VI - ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET SUITES A DONNER

La concertation préalable relative au projet d'aménagement de la déviation d'Ulmétu sur l'ex-RT 40 constitue une étape essentielle dans le processus d'élaboration du projet.

Elle a permis de confirmer les principaux enjeux identifiés lors des études antérieures, tout en mettant en lumière les attentes exprimées par les habitants et les usagers du territoire.

6.1. Enseignements de la concertation

L'analyse des contributions met en évidence plusieurs enseignements structurants.

En premier lieu, la concertation confirme l'existence d'un besoin fortement exprimé d'amélioration durable des conditions de circulation sur l'ex-RT 40, et plus particulièrement dans la traversée du village d'Ulmétu. Les difficultés de fluidité, les temps d'attente et les contraintes liées au trafic de transit constituent des préoccupations partagées par une large partie des contributeurs.

En second lieu, il ressort une exigence forte de prise en compte des enjeux de cadre de vie. La réduction des nuisances sonores, la sécurisation des déplacements piétons et la limitation des effets du trafic de poids lourds apparaissent comme des priorités largement exprimées.

En troisième lieu, la concertation souligne la sensibilité particulière des espaces agricoles et naturels concernés par les différentes variantes. La préservation des exploitations existantes, des paysages et des continuités écologiques constitue un point de vigilance majeur qui devra être intégré dans la poursuite des études.

Enfin, les contributions traduisent une attente forte en matière de lisibilité du projet et de transparence des choix techniques. Les participants ont exprimé le souhait d'une information plus pédagogique, plus continue et mieux articulée aux différentes phases d'avancement du projet.

6.2. Positionnement de la Collectivité de Corse

Au regard des enseignements de la concertation et des études déjà réalisées, la Collectivité de Corse réaffirme sa volonté de poursuivre une démarche de projet fondée sur la recherche du meilleur équilibre entre les objectifs de mobilité, les contraintes environnementales, les enjeux agricoles et la qualité du cadre de vie.

La pluralité des solutions étudiées traduit la volonté constante de la Collectivité d'examiner l'ensemble des alternatives techniquement et réglementairement envisageables avant toute décision de réalisation.

Dans cette perspective, la poursuite des études devra permettre d'approfondir la

comparaison des variantes, notamment au regard de leurs impacts environnementaux, de leur faisabilité technique, de leur coût et de leur insertion territoriale.

6.3. Suites de l'opération

La Collectivité de Corse entend poursuivre les études techniques du projet, en intégrant les enseignements issus de la concertation préalable.

Cette phase complémentaire devra permettre :

- De consolider l'analyse comparative des variantes de tracé ;
- D'approfondir l'évaluation des impacts environnementaux et agricoles ;
- De préciser les mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation ;
- De préparer les dossiers réglementaires nécessaires à la poursuite de la procédure, notamment au titre du Code de l'environnement.

Dans le prolongement de ces travaux, il appartiendra à la Collectivité de Corse de déterminer la solution de référence appelée à être soumise aux procédures d'autorisation et d'enquête publique.

Cette décision devra tenir compte de l'ensemble des éléments issus des études techniques, des consultations conduites et des exigences réglementaires applicables, afin de garantir la cohérence et la soutenabilité du projet dans son ensemble.

6.4. Conclusion du bilan

La concertation préalable a permis de confirmer les enjeux majeurs associés à la traversée d'Ulmétu sur l'ex-RT 40 et d'enrichir la réflexion sur les solutions envisageables.

Elle constitue une étape structurante du processus décisionnel, permettant d'éclairer la Collectivité de Corse dans le choix des orientations à retenir pour la poursuite du projet.

La concertation préalable relative au projet d'aménagement de l'ex-RT 40 et de la déviation / contournement d'Ulmétu 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 du 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.

Dans ce contexte, la variante n° 3, qui ressort comme la plus favorable au regard de l'analyse multicritère présentée dans le rapport adopté par l'Assemblée de Corse en janvier 2025, fera l'objet d'études complémentaires afin de mieux prendre en compte les attentes et aspirations des habitants. Parallèlement, une nouvelle variante, reposant sur un tracé situé en partie haute du village, sera également étudiée et soumise à analyse.

En conséquence, il est proposé à l'Assemblée de Corse :

D'APPROUVER la relance des études de la variante 2 avec une optimisation du tracé,

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,

D'APPROUVER la recherche d'une nouvelle variante appelée variante 5 avec un tracé en haut du village,

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'Ulmetu.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.