Accusé de réception en préfecture 02A-200076958-20261002-0262769-DE-1-1 reçu le 12/10/26 Publié le 12/10/26

ASSEMBLEA DI CORSICA

CULLETTIVITÀ DI CORSICA
COLLECTIVITÉ DE CORSE

DELIBERATION N° 26/086 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE PRENANT ACTE DU RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES RELATIF AUX INVESTISSEMENTS DANS LE DOMAINE ROUTIER
RAPPORT D'INFORMATION À L'ASSEMBLÉE DE CORSE
CHÌ PIGLIA ATTU DI U RAPORTU D'USSERVAZIONI DEFINITIVE DI A CAMERA REGIUNALE DI I CONTI RIGUARDU À L'INVESTIMENTI IN U DUMINIU STRADALE - RAPORTU D'INFURMAZIONE À L'ASSEMBLEA DI CORSICA

SEANCE DU 2 OCTOBRE 2026

L'an deux mille vingt-six, le deux octobre, l'Assemblée de Corse, convoquée le 18 septembre 2026, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Présidente de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Danielle ANTONINI, Serena BATTESTINI, Didier BICCHIERAY, Jean-Marc BORRI, Marie-Claude BRANCA, Françoise CAMPANA, Paule CASANOVA-NICOLAI, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Angèle CHIAPPINI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Romain COLONNA, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Pierre GHIONGA, Paul-Louis GIANNECCHINI, Pierre GUIDONI, Vanina LE BOMIN, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Antonia LUCIANI, Saveriu LUCIANI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Antoine-Joseph PERALDI, Véronique PIETRI, Pierre POLI, Antoine POLI, Juliette PONZEVERA, Charlotte TERRIGHI, Elisa TRAMONI, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Jean-Christophe ANGELINI à M. Saveriu LUCIANI
Mme Véronique ARRIGHI à M. Hyacinthe VANNI
Mme Vanina BORROMEI à M. Pierre POLI
M. Paul-Joseph CAITUCOLI à M. Romain COLONNA
Mme Anna Maria COLOMBANI à Mme Paula MOSCA
Mme Lisa FRANCISCI-PAOLI à M. Don Joseph LUCCIONI
M. Jean-Charles GIABICONI à M. Paul-Louis GIANNECCHINI
Mme Flora MATTEI à Mme Nadine NIVAGGIONI
M. Jean-Martin MONDOLONI à Mme Paule CASANOVA-NICOLAI
M. Louis POZZO DI BORGO à Mme Françoise CAMPANA
M. Paul QUASTANA à Mme Marie-Claude BRANCA
M. Joseph SAVELLI à Mme Muriel FAGNI
M. François SORBA à Mme Elisa TRAMONI

Accusé de réception en préfecture 02A-200076958-20261002-0262769-DE-1-1 reçu le 12/10/26 Publié le 12/10/26

ETAIENT ABSENTS : Mmes et MM.

Paul-Félix BENEDETTI, Christelle COMBETTE, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Georges MELA, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Jean-Noël PROFIZI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, Julia TIBERI, Charles VOGLIMACCI

L'ASSEMBLEE DE CORSE

VU le Code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IVème partie, et notamment ses articles L.4421-1 à L.4426-1 et R.4425-1 à D.4425-53,

VU le Code des juridictions financières, et notamment ses articles L.243-6 et suivants,

VU la délibération n° 21/119 AC de l'Assemblée de Corse du 22 juillet 2021 approuvant le cadre général d'organisation et de déroulement des séances publiques de l'Assemblée de Corse, modifiée,

VU le rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes (contrôle n°2025-000858/26) relatif aux investissements dans le domaine routier sur les exercices 2020 et suivants - cahier n°1et sa réponse,

SUR rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,

SUR rapport de la Commission du développement économique, du numérique, de l'aménagement du territoire et de l'environnement,

APRES avis de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

APRES EN AVOIR DELIBERE

À l'unanimité,

ARTICLE PREMIER :

PREND ACTE du rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes (contrôle n°2025-000858/26) relatif aux investissements dans le domaine routier sur les exercices 2020 et suivants - cahier n°1 et de sa réponse.

Accusé de réception en préfecture 02A-200076958-20261002-0262769-DE-1-1 reçu le 12/10/26 Publié le 12/10/26

ARTICLE 2 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication sous forme électronique sur le site internet de la Collectivité de Corse.

Aiacciu, le 2 octobre 2026

La Présidente de l'Assemblée de Corse,



Marie-Antoinette MAUPERTUIS

COLLECTIVITE DE CORSE

RAPPORT
N° 2026/O2/230

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

RAPORTU D'USSERVAZIONI DEFINITIVE DI A CAMERA REGIUNALE DI I CONTI RIGUARDU À L'INVESTIMENTI IN U DUMINIU STRADALE - RAPORTU D'INFURMAZIONE À L'ASSEMBLEA DI CORSICA
RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES RELATIF AUX INVESTISSEMENTS DANS LE DOMAINE ROUTIER - RAPPORT D'INFORMATION À L'ASSEMBLÉE DE CORSE

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

Commission des Finances et de la Fiscalité

CULLETTIVITÀ DI CORSICA
COLLECTIVITÉ DE CORSE

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport vise à informer l'Assemblée de Corse des observations définitives formulées par la Chambre régionale des comptes dans son rapport relatif aux investissements dans le domaine routier sur les exercices 2020 et suivants – cahier n°1, ainsi que des réponses apportées par la Collectivité de Corse.

I – OBJET ET CADRE DU CONTRÔLE

Conformément à l'article L. 243-6 du code des juridictions financières, le rapport d'observations définitives est communiqué par l'exécutif de la Collectivité de Corse à l'Assemblée de Corse dès sa plus proche réunion. Il est inscrit à l'ordre du jour et donne lieu à un débat.

Le présent rapport a pour objet de présenter les principaux constats formulés par la Chambre régionale des comptes ainsi que les réponses apportées et les mesures engagées par la Collectivité de Corse.

Ce premier cahier porte sur l'exercice de la compétence « voirie » par la Collectivité de Corse, en se concentrant notamment sur la stratégie déployée, l'organisation des directions routières, les ressources humaines et matérielles mobilisées, la gestion budgétaire ainsi que les principales réalisations effectuées depuis 2020. Un second cahier abordera la commande publique relative aux infrastructures routières. Il sera publié en fin d'année.

Ce contrôle s'inscrit dans le cadre de la campagne d'initiative citoyenne conduite par la Chambre en 2024. Il fait suite à une proposition déposée sur sa plateforme citoyenne et retenue au titre de cette campagne, témoignant ainsi de l'intérêt particulier porté par les citoyens corses à la compétence routière et à son incidence directe sur leur quotidien.

La Collectivité de Corse exerce sa compétence routière sur un réseau d'un linéaire de près de 5 000 km (comprenant les ex-routes territoriales et les ex-routes départementales du Pumonti et du Cismonte). La gestion de ce réseau constitue un enjeu essentiel de politique publique au service de la cohésion territoriale, de la sécurité des déplacements, du désenclavement des territoires, de l'activité économique et de l'accès aux services publics. L'investissement routier constitue le plus important poste d'investissement de la Collectivité de Corse, avec en moyenne 80 M € de dépenses d'investissement par an et environ 9M€ de fonctionnement par an (hors charges de personnel).

En sa qualité de gestionnaire de la voirie, la Collectivité de Corse en assure la préservation, la modernisation mais aussi la surveillance, la maintenance et

l'entretien.

Le rapport communiqué a été produit au terme de près d'un an d'échanges avec la juridiction financière. Cette procédure a donné lieu à l'équivalent de cinq questionnaires, représentant près de 130 questions, portant notamment sur la nature des infrastructures, l'organisation de la compétence routière, la programmation, les moyens financiers, techniques et humains, ainsi que sur la structure des dépenses et des recettes. Ces échanges écrits ont été complétés par plusieurs entretiens avec le magistrat instructeur et les vérificateurs de la Chambre.

À la suite de la notification du rapport d'observations provisoires (ROP), la procédure s'est poursuivie par une phase contradictoire au cours de laquelle la Collectivité de Corse a pu formuler ses observations, apporter des précisions complémentaires et produire les éléments de réponse qu'elle estimait utiles avant l'établissement du rapport d'observations définitives.

II - PRINCIPAUX CONSTATS DE LA CHAMBRE, ELEMENTS DE CONTEXTE ET DE REPONSE

Les principaux points d'attention relevés par la Chambre dans son rapport d'observations définitives concernent notamment la programmation, le suivi opérationnel, certains délais organisationnels, procéduraux et de mise en œuvre, ainsi que la poursuite de l'harmonisation de l'organisation.

Il a été rappelé que la fusion intervenue en 2018 a conduit la Collectivité de Corse à mettre en place une nouvelle organisation routière et à redéfinir sa politique ainsi que ses outils de gestion pour un réseau d'environ 5 000 km, particulièrement étendu et exigeant au regard de la comparaison avec, par exemple, de nombreux départements français. Cette phase de réorganisation a ensuite été fortement perturbée par la crise sanitaire, qui a affecté l'organisation des services, le déroulement des opérations, les calendriers de travaux et les conditions d'approvisionnement, tout en conduisant à recentrer temporairement l'activité sur les missions prioritaires. À compter de 2022, ce contexte déjà contraint s'est prolongé par une forte poussée inflationniste, ayant notamment renchéri le coût des matériaux, de l'énergie et des travaux et complexifié la mise en œuvre de la programmation routière.

Ces éléments de contexte ne remettent pas en cause les axes d'amélioration identifiés par la Chambre, mais permettent d'éclairer les conditions dans lesquelles la Collectivité a progressivement structuré l'exercice d'une compétence profondément réorganisée depuis 2018.

Les travaux engagés depuis la fusion ont ainsi permis de consolider progressivement l'organisation, les méthodes et les outils nécessaires au pilotage d'une politique routière mieux planifiée et maîtrisée, couvrant à la fois la modernisation, la maintenance et la gestion du réseau.

Le rapport formule un rappel au droit et six recommandations. Le tableau, ci-après, présente, pour chacune de ces préconisations, l'état de prise en compte et les principales mesures engagées ou à finaliser par la Collectivité de Corse.

Préconisations de la Chambre	État	Mesures engagées / suites à donner
Rappel au droit n° 1 Proposer à l'adoption de l'Assemblée de Corse un règlement de voirie conformément aux articles R. 131-1 et R. 141-14 du code de la voirie routière.	**Mis en œuvre**	Le règlement de voirie routière, en cours de finalisation durant la période de contrôle, a été adopté par délibération n° 26/052 AC de l'Assemblée de Corse le 26 juin 2026.
Recommandation n° 1 Mettre en adéquation l'effectif cible avec les besoins réels de la collectivité et notamment le futur schéma directeur d'exploitation.	**En cours (cible: fin 2026)**	Le schéma directeur d'exploitation doit permettre de définir le niveau de service cible et de préciser les moyens nécessaires. La mise en adéquation des effectifs sera appréciée à l'aune de ce cadre de référence.
Recommandation n° 2 Assurer le déploiement des fonctionnalités du logiciel interne Géoinnov pour le suivi des activités des agents d'exploitation et généraliser, d'ici fin 2026, son usage à l'ensemble des services des deux directions de l'exploitation.	**En cours (cible: fin 2026)**	La Collectivité de Corse poursuit le déploiement des fonctionnalités de Géoinnov afin d'améliorer le suivi de l'activité et de tendre vers une généralisation de son usage au sein des directions concernées.
Recommandation n° 3 Soumettre à l'Assemblée de Corse l'adoption de nouvelles délibérations définissant le régime des astreintes généralisées pour l'ensemble des agents des directions des routes.	**En cours (cible: 2027)**	Cette recommandation appelle une adaptation du cadre délibératif applicable aux astreintes routières. Son traitement sera intégré dans le cadre d'un projet plus global d'unification et d'harmonisation du régime des astreintes à l'échelle de la Collectivité de Corse, dont les travaux ont été initiés en 2026.

Préconisations de la Chambre	État	Mesures engagées / suites à donner
Recommandation n° 4 Mettre en œuvre un suivi des autorisations de programme (AP) et crédits de paiement (CP) par opération, afin de disposer d'une vision globale de chaque projet.	**Mise en œuvre en cours selon des modalités adaptées**	La Collectivité de Corse s'engage à actualiser annuellement son PPI (1ère révision fin 2026). C'est dans ce cadre que la vision globale de chaque projet sera apportée à l'Assemblée de Corse. Elle entend également renforcer le suivi de ces échéanciers de crédits de paiement à travers la mise en place d'un nouvel outil de suivi de projets, Orchestra, ainsi que dans son système d'information financier. Une approche de type un programme = une opération, au regard du volume d'opérations menées par la Collectivité de Corse, nuirait à la lisibilité de l'exercice budgétaire et serait source de lourdeurs techniques importantes dans la gestion du logiciel financier de la Collectivité.

Préconisations de la Chambre	État	Mesures engagées / suites à donner
Recommandation n° 5 Limiter le recours aux enveloppes globales aux seuls travaux qui ne peuvent faire l'objet de campagnes de recensement et de programmation annuelles.	**A mettre en oeuvre de manière adaptée**	La Collectivité de Corse a jusqu'à présent privilégié une organisation souple afin de préserver la réactivité nécessaire aux interventions courantes, ponctuelles ou urgentes, notamment en matière de signalisation, d'éclairage et de dispositifs de retenue. Ces besoins, souvent difficilement prévisibles et aux prix unitaires limités, ne se prêtent pas toujours à une programmation exhaustive en amont. Cette organisation s'inscrit néanmoins dans un cadre budgétaire maîtrisé et assorti de procédures internes de validation et de suivi. La Collectivité de Corse entend toutefois renforcer, lorsque cela est possible, le recensement et la programmation annuelle de ces interventions, afin d'en améliorer la lisibilité tout en conservant la souplesse nécessaire à la gestion des besoins imprévus.
Recommandation n° 6 Soumettre à l'Assemblée de Corse, dès 2026, l'adoption d'un schéma directeur d'exploitation du réseau routier.	**En cours (cible: fin 2026)**	Le schéma d'exploitation routière est en cours de finalisation à la lumière du débat social. Il doit fixer le cadre d'intervention de la Collectivité de Corse en matière d'entretien courant et d'exploitation du réseau.

L'unique rappel au droit a ainsi été pris en compte avant même la présentation du

rapport d'observations définitives à l'Assemblée de Corse. En effet, le règlement de voirie routière, en cours de finalisation durant la période de contrôle, a été adopté par délibération de l'Assemblée de Corse n°26/052 AC le 26 juin 2026.

S'agissant des recommandations, la réponse du Président du Conseil exécutif annexée au rapport apporte des éléments détaillés tandis que les travaux actuellement conduits par les directions routières ont vocation à assurer leur mise en œuvre à brève échéance et leur suivi dans la durée.

III – UNE POLITIQUE ROUTIERE DESORMAIS STRUCTUREE AUTOUR D'OUTILS DE PROGRAMMATION, GESTION ET SUIVI

Dans le cadre des orientations politiques et stratégiques fixées par le Conseiller exécutif en charge notamment des infrastructures routières, la DGA en charge des interconnexions, transports, mobilité et infrastructures, poursuit depuis plusieurs mois une dynamique importante de structuration programmatique et de suivi de son activité, notamment dans son volet routier.

Un premier jalon, le plan pluriannuel des investissements (PPI), adopté par l'Assemblée de Corse en juin 2025, a permis de rappeler les principes directeurs de la Collectivité de Corse en matière d'infrastructures routières en cohérence avec les orientations stratégiques de transition énergétique, d'adaptation au changement climatique et de résilience. Il constitue également un véritable cadre de programmation de la politique routière, en définissant plusieurs scénarios d'investissement, en identifiant, de manière exhaustive, les principales opérations de modernisation à conduire et en fixant les enveloppes consacrées à la maintenance routière, à hauteur de 50 à 55 M€ par an.

Le PPI a également permis de valider la hiérarchisation du réseau routier, appelée à constituer le référentiel commun des différents outils de programmation et de gestion, notamment du plan pluriannuel de maintenance et du schéma d'exploitation routière. Cette hiérarchisation a d'ores et déjà trouvé une première traduction opérationnelle avec l'adoption de la délibération relative au classement des routes à grande circulation en octobre 2025.

Dans son prolongement, différentes briques structurantes pour la politique routière sont posées dans le courant de l'année 2026. Ainsi, la politique routière se structure autour de trois documents cadre spécifiques à la maintenance, à l'exploitation et à la gestion du domaine public routier :

- Un plan pluriannuel de la maintenance : document inédit à l'échelle de la Collectivité de Corse, qui sera communiqué prochainement à l'Assemblée de Corse pour information. Déclinaison opérationnelle du PPI en matière de maintenance routière, il permet de programmer les interventions dans une logique pluriannuelle et d'en suivre annuellement la réalisation.
- Un règlement de voirie routière : adopté en juin 2026, il fixe un cadre juridique et technique actualisé pour l'organisation et l'encadrement de l'usage du domaine public routier.
- Un schéma d'exploitation routière : en cours de finalisation en tenant compte des travaux menés dans le cadre du dialogue social, il doit fixer le cadre

d'intervention de la Collectivité de Corse en matière d'entretien courant et d'exploitation de son réseau routier, notamment à travers la définition d'un niveau de service cible et des moyens nécessaires.

Cet ensemble forme ainsi un dispositif cohérent et progressivement articulé, depuis la programmation stratégique et financière portée par le PPI jusqu'à sa déclinaison opérationnelle en matière de maintenance, d'exploitation et de gestion du domaine public routier. Il répond directement à plusieurs des constats formulés par la Chambre en matière de programmation de la maintenance, de définition des niveaux de service, d'organisation de l'exploitation et de sécurisation de la gestion du domaine public routier.

La chambre ne manque d'ailleurs pas de relever la dynamique en œuvre autour de la compétence routière :

« *Malgré les constats précédemment établis, la période 2026-2030 pourrait néanmoins s'inscrire dans une dynamique plus favorable. En effet, la chambre a constaté des avancées notables au cours de la période étudiée.*
Ainsi, l'auscultation détaillée du réseau et sa hiérarchisation, opérée en 2025, devraient permettre le déploiement d'un plan pluriannuel de maintenance au premier semestre 2026, de manière à mieux planifier et anticiper les opérations et prévenir les dégradations coûteuses.
Parallèlement, un schéma directeur de l'exploitation routière est en cours élaboration pour définir un niveau de service cible et préciser les moyens nécessaires. Enfin, la collectivité prévoit de soumettre à l'Assemblée de Corse, en 2026, un nouveau règlement de voirie, qui sécurisera l'usage du domaine public routier. »[1]

En conclusion, le contrôle de la Chambre intervient ainsi dans le cadre d'une dynamique d'amélioration engagée par la Collectivité de Corse depuis plusieurs années. Il constitue également un point d'appui pour poursuivre la consolidation des outils de programmation, de pilotage et d'évaluation de la politique routière.

Conformément à l'article L. 243-9 du code des juridictions financières, les actions entreprises à la suite des observations de la Chambre feront l'objet, dans un délai d'un an à compter de la présentation du rapport d'observations définitives à l'Assemblée de Corse, d'un rapport de suivi présenté devant cette même assemblée puis communiqué à la Chambre régionale des comptes.

C'est dans cette perspective que le Président du Conseil exécutif a indiqué, dans sa réponse au rapport d'observations définitives :

« *L'ambition de la Collectivité de Corse n'est donc plus de construire les fondements de sa politique routière, mais désormais de tirer pleinement parti des outils qu'elle s'est donnés pour conduire une gestion patrimoniale moderne, durable et performante, au service d'une vision de l'aménagement de la Corse fondée sur des principes d'équité et d'équilibre territoriaux* »[2]

Le rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes ainsi que

1 Chambre régionale des comptes - COLLECTIVITÉ DE CORSE - CAHIER N" 1 : LES INVESTISSEMENTS DANS LE DOMAINE ROUTIER - Rapport d'initiative citoyenne - Exercice 2020 et suivants
2 Réponse Cullettività di Corsica (GG/MPG/LA/2067)

la réponse du Président du Conseil exécutif sont annexés au présent rapport.

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

Je vous prie de bien vouloir en prendre acte.

Chambre régionale
des comptes
Corse

913

Courrier Arrivée
- 6 JUIL. 2026
Cabinet du Président
du Conseil Exécutif de Corse

Le 6 juillet 2026

Le président

à

Dossier suivi par : Le service du Greffe
T 04 95 32 83 20
corsegreffe@crtc.ccomptes.fr

Réf. : contrôle n° 2025-000858/26/n° 162

P.J. : 1 rapport d'observations définitives

Monsieur Gilles Giovannangeli
Président du conseil exécutif de Corse
Collectivité de Corse
Gran Palazzu
22, Corsu Grandval
BP 215

20187 Ajaccio cedex 1

Objet : observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion de la collectivité de Corse (investissements dans le domaine routier cahier n° 1)

Envoi dématérialisé avec accusé de réception (Article R. 24.-9 du code des juridictions financières).

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport comportant les observations définitives de la chambre sur la gestion de la collectivité de Corse (investissements dans le domaine routier cahier n° 1) concernant les exercices 2019 et suivants, ainsi que la réponse qui y a été apportée.

Je vous rappelle que ce document revêt un caractère confidentiel qu'il vous appartient de protéger jusqu'à sa communication à votre assemblée délibérante. Il conviendra de l'inscrire à l'ordre du jour de sa plus proche réunion, au cours de laquelle il donnera lieu à débat. Dans cette perspective, le rapport et la réponse seront joints à la convocation adressée à chacun de ses membres.

Dès la tenue de cette réunion et, au plus tard dans un délai de deux mois suivant la présente communication par la chambre régionale des comptes, ce document sera rendu public, conformément aux dispositions de l'article L. 243-6 du code des juridictions financières.

En application de l'article R. 243-14 du code des juridictions financières, je vous demande d'informer le greffe de la date de la plus proche réunion de votre assemblée délibérante et de lui communiquer en temps utile copie de son ordre du jour.

Par ailleurs, je vous précise qu'en application des dispositions de l'article R. 243-17 du code précité, le rapport d'observations et la réponse jointe sont transmis au préfet de Corse, préfet de la Corse-du-Sud, ainsi qu'au directeur régional des finances publiques de Corse et du département de la Corse-du-Sud.

Enfin, j'appelle votre attention sur le fait que l'article L. 243-9 du code des juridictions financières dispose que « dans un délai d'un an à compter de la présentation du rapport d'observations définitives à l'assemblée délibérante, l'ordonnateur de la collectivité territoriale ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre présente, dans un rapport devant cette même assemblée, les actions qu'il a entreprises à la suite des observations de la chambre régionale des comptes ».

Il retient ensuite que « ce rapport est communiqué à la chambre régionale des comptes, qui fait une synthèse annuelle des rapports qui lui sont communiqués. Cette synthèse est présentée par le président de la chambre régionale des comptes devant la conférence territoriale de l'action publique. Chaque chambre régionale des comptes transmet cette synthèse à la Cour des comptes en vue de la présentation prescrite à l'article L. 143-9 ».

Dans ce cadre, vous voudrez bien notamment préciser les suites que vous aurez pu donner aux recommandations qui sont formulées dans le rapport d'observations, en les assortissant des justifications qu'il vous paraîtra utile de joindre, afin de permettre à la chambre d'en mesurer le degré de mise en œuvre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée

Philippe Sire

Chambre régionale
des comptes
Corse

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

COLLECTIVITÉ DE CORSE

CAHIER N° 1 : LES INVESTISSEMENTS DANS LE DOMAINE ROUTIER

Rapport d'initiative citoyenne

Exercice 2020 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés, a été délibéré par la chambre le 27 mai 2026.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES **2**

SYNTHÈSE **5**

RAPPEL DU DROIT 7

RECOMMANDATIONS **8**

INTRODUCTION **9**

1 LE RESEAU ROUTIER GERE PAR LA COLLECTIVITE DE CORSE 10

1.1 Les caractéristiques du réseau routier 10
1.2 La compétence de la collectivité de Corse 12
1.3 Une action tardive de la collectivite de Corse dans l'évaluation et l'administration du réseau routier 13
1.3.1 Une campagne d'auscultation engagée tardivement 13
1.3.2 Une hiérarchisation du réseau et le classement des routes à grande circulation intervenus en 2025 14
1.3.3 L'absence d'adoption d'un règlement de voirie par la collectivité de Corse depuis 2018 16

1.4 L'état dégradé du réseau 17
1.4.1 La moitié des routes dégradées au niveau de la structure 17
1.4.2 Un état des ouvrages d'art marqué par de fortes disparités 20
1.4.3 La mesure et la gestion du trafic 22

2 LES MOYENS FINANCIERS ET HUMAINS ALLOUES A LA POLITIQUE ROUTIERE 24

2.1 Les moyens financiers : une politique qui reste le premier poste d'investissement de la collectivité de Corse 24
2.1.1 Des dépenses de fonctionnement de voirie globalement contenues 26
2.1.2 Des dépenses d'investissement élevées mais marquées par une tendance à la baisse 28

2.2 Les moyens humains : le maintien d'un statu quo en matière d'organisation et de gestion RH 31
2.2.1 Une organisation largement héritée des ex-départements, encore en gestation 31
2.2.1.1 Une fusion tardive des directions de l'investissement 2A et 2B 33
2.2.1.2 Le maintien de deux directions de l'exploitation aux pratiques et aux effectifs inégaux 35
2.2.2 Un pilotage RH insuffisant et peu dynamique 38
2.2.2.1 Un effectif global de près de 600 personnes, essentiellement affecté à l'exploitation et à l'entretien courant 38
2.2.2.2 Une rigidité de l'effectif et un déficit de profils clés, sans vision prospective 40

2.2.3 Un défaut d'organisation et de suivi de l'activité des agents d'exploitation 42
3 LES DOCUMENTS ET OUTILS DE PILOTAGE STRATEGIQUES 45
3.1 Le Schéma Régional des Infrastructures et des services de Transport 46
3.2 Le plan prévisionnel d'investissement pour la période 2017-2026 : un document préfigurateur avant fusion, demeuré très partiel et sans suivi opérationnel 47
3.2.1 Un PPI préfigurateur, avant fusion, porteur de grandes ambitions 47
3.2.2 Un PPI qui demeurera très partiel, sans intégrer le périmètre des routes départementales 48
4 LE BILAN DU PLAN PREVISIONNEL D'INVESTISSEMENT 2017-2026 50
4.1 Les multiples insuffisances de la programmation 50
4.1.1 Une gestion en AP/CP à décliner au niveau de l'opération 50
4.1.2 Une programmation des opérations de modernisation profondément modifiée 52
4.1.2.1 Un quasi-doublement des opérations dans un bilan au périmètre non exhaustif 52
4.1.2.2 Une programmation au bénéfice de la Corse du Sud 54
4.1.3 Une programmation très empirique et partielle des opérations d'entretien et de maintenance 56
4.2 Les travaux routiers réalisés jusqu'en 2025 58
4.2.1 Le bilan financier des grosses opérations de maintenance : une part importante d'opérations non programmées et imprévues 58
4.2.2 Les principales réalisations de modernisation : un nombre limité d'opérations structurantes, des délais étendus et un financement largement externalisé 60
4.2.2.1 Un bilan opérationnel limité au terme de huit années d'exécution 61
4.2.2.2 Un bilan financier reposant largement sur des cofinancements externes 66
5 LES PERSPECTIVES POUR LA PERIODE 2026-2030 68
5.1 LE NOUVEAU PPI 68
5.1.1 Les scénarii budgétaires 68
5.1.2 Les enjeux du nouveau PPI 69
5.1.2.1 Les investissements pour la maintenance du réseau 70
5.1.2.2 Les investissements pour la résilience des infrastructures 71
5.1.2.3 Les investissements pour la modernisation du réseau routier 72
5.1.3 Les points de vigilance relevés par la chambre concernant le nouveau PPI 73
5.1.3.1 Près du tiers d'opérations déjà programmées en 2017 73
5.1.3.2 Le financement incertain des opérations de modernisation 74
5.2 Un programme pluriannuel de maintenance en cours d'élaboration 75
5.3 La nécessité de faire aboutir le schéma directeur d'exploitation 75
5.4 L'adoption du règlement de voirie 76
ANNEXES 78
Annexe n° 1. Localisation des chaussées auscultées 79
Annexe n° 2. Notation des chaussées suite à la campagne d'auscultation 80

Annexe n° 3. Évolution des dépenses 81
Annexe n° 4. Organisation et attributions des directions de l'investissement / de la modernisation 83
Annexe n° 5. Organisation et attributions au sein des directions de l'exploitation 84
Annexe n° 6. Taux d'absentéisme 88
Annexe n° 7. Tableau prévisionnel des opérations routières inscrites au PPI 2017-2026 89
Annexe n° 8. Bilan détaillé du PPI 2017-2026 90
Annexe n° 9. Logigramme programmation et suivi des travaux 93
Annexe n° 10. Programmation des travaux de renforcement de chaussées pour l'année 2026 (PPM) 94

Réponse de M. Gilles Giovannangeli, ordonnateur

SYNTHÈSE

Le réseau routier corse, d'environ 8 100 km, est marqué par un relief prononcé et une forte sensibilité aux aléas climatiques Depuis 2018, la collectivité de Corse, collectivité territoriale à statut particulier née de la fusion de trois collectivités distinctes, est désormais responsable de trois réseaux historiquement gérés séparément, représentant près de 5 000 km de routes, dont 633 km de routes territoriales et 4 333 km de routes départementales et plus de 14 000 ouvrages d'art (dont 6 tunnels et 2 635 ponts).

La gestion du réseau sur la période a présenté plusieurs lacunes, notamment une campagne d'auscultation initiée tardivement et une hiérarchisation du réseau établie qu'en 2025. Aucun règlement de voirie applicable à l'ensemble du territoire n'a été adopté depuis 2018, créant une insécurité juridique.

Les résultats de l'auscultation révèlent un état globalement dégradé du réseau, avec 51 % du linéaire des chaussées en mauvais ou très mauvais état et 15 % des ponts nécessitant des travaux urgents.

La politique routière constitue la première politique d'investissement de la collectivité, avec 82 M€ par an investis en moyenne sur la période, et mobilise environ 600 agents, principalement pour l'exploitation et l'entretien des routes. La gestion du personnel apparaît peu proactive. Malgré la fusion récente des directions de l'investissement des ex-départements, l'organisation administrative conserve des lourdeurs et une complexité héritée des anciennes collectivités. Les deux directions d'exploitation, qui n'ont pas encore été fusionnées, maintiennent des effectifs, des méthodes et des interventions distincts. Par ailleurs, la planification et le suivi de l'activité des agents d'exploitation sont lacunaires et appellent une modernisation. Une insuffisance de personnel d'encadrement de proximité et d'ingénieurs, non remplacés, entrave également l'efficacité de l'action de la collectivité.

Le bilan des investissements routiers réalisés depuis 2018 a fait l'objet d'un rapport présenté à l'Assemblée de Corse en juillet 2025, qui a mis en avant un niveau de réalisation satisfaisant. L'évaluation de ce bilan par la chambre est plus nuancée, avec un taux d'opérations terminées ou en cours d'exécution beaucoup plus faible. La chambre a pu constater l'absence d'un suivi consolidé des opérations. La collectivité a en effet rencontré des difficultés à lui fournir une vision précise et complète des travaux menés, y compris ceux inscrits au PPI 2017-2026.

Des défauts majeurs dans la programmation sont à relever. Jusqu'à présent, les opérations d'entretien ont été programmées de manière empirique et au fil de l'eau, faute de connaissance suffisante de l'état du réseau. Quant aux opérations de modernisation, la planification a connu des évolutions importantes, passant de 53 opérations en 2017 à 98 en 2025, avec une hausse de 36 % du montant sans que ces nouveaux projets, principalement sur le réseau départemental, aient donné lieu à une actualisation formelle du plan.

Au final, la collectivité a consacré en moyenne 47,3 M€ par an à la maintenance des infrastructures, avec une proportion notable d'opérations non programmées. Pour les opérations de modernisation, moins d'un projet sur deux est achevé après huit ans, et près d'un cinquième n'a pas encore été engagé. Les 47 chantiers achevés représentent 32 % de l'enveloppe globale du PPI, avec peu de projets d'envergure et des délais de mise en œuvre parfois très longs, comme pour la voie nouvelle Bastia-Furiani.

Pour la période 2026-2030, la collectivité de Corse a adopté en juillet 2025 un nouveau programme pluriannuel d'investissement (PPI), qui consacre notamment une enveloppe annuelle de 50 M€ pour la maintenance du réseau routier. La chambre constate que le nouveau plan reprend plusieurs opérations de modernisation présentes dans le document précédent et reporte à 2030 nombre d'opérations. Le périmètre et le financement du plan apparaissent très ambitieux.

Malgré les constats précédemment établis, la période 2026-2030 pourrait néanmoins s'inscrire dans une dynamique plus favorable. En effet, la chambre a constaté des avancées notables au cours de la période étudiée.

Ainsi, l'auscultation détaillée du réseau et sa hiérarchisation, opérée en 2025, devraient permettre le déploiement d'un plan pluriannuel de maintenance au premier semestre 2026, de manière à mieux planifier et anticiper les opérations et prévenir les dégradations coûteuses. Parallèlement, un schéma directeur de l'exploitation routière est en cours élaboration pour définir un niveau de service cible et préciser les moyens nécessaires. Enfin, la collectivité prévoit de soumettre à l'Assemblée de Corse, en 2026, un nouveau règlement de voirie, qui sécurisera l'usage du domaine public routier.

RAPPEL DU DROIT

Rappel du droit n° 1 : Proposer à l'adoption de l'Assemblée de Corse un règlement de voirie conformément aux articles R. 131-11 et R. 141-14 du code de la voirie routière.

Page 17

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1. : Mettre en adéquation l'effectif cible avec les besoins réels de la collectivité et notamment, le futur schéma directeur d'exploitation.

Page 41

Recommandation n° 2. : Assurer le déploiement des fonctionnalités du logiciel interne **Géoinnov** pour le suivi des activités des agents d'exploitation et généraliser, d'ici fin 2026, l'usage de ce logiciel à l'ensemble des services des deux directions de l'exploitation.

Page 44

Recommandation n° 3. : Soumettre à l'Assemblée de Corse l'adoption de nouvelles délibérations définissant le régime des astreintes généralisées pour l'ensemble des agents des directions des routes.

Page 45

Recommandation n° 4. : Mettre en œuvre un suivi des autorisations de programme (AP) et crédits de paiement (CP) par opération, afin de disposer d'une vision globale de chaque projet.

Page 51

Recommandation n° 5. : Limiter le recours aux enveloppes globales aux seuls travaux qui ne peuvent faire l'objet de campagnes de recensement et de programmation annuelles.

Page 58

Recommandation n° 6. : Soumettre à l'Assemblée de Corse, dès 2026, l'adoption d'un schéma directeur d'exploitation du réseau routier.

Page 76

INTRODUCTION

La chambre a inscrit à son programme de travail pour l'année 2025 le contrôle des comptes et de la gestion de la collectivité de Corse pour les exercices 2020 et suivants.

Ce contrôle fait suite à une proposition formulée en 2024 sur la plateforme citoyenne. C'est le second rapport de la chambre sur un thème proposé par un citoyen, après celui sur le parcours d'accès au logement social dans la région ajaccienne, publié en 2025.

Il est exclusivement limité à l'examen des investissements routiers, qui constituent, de loin, le premier poste d'investissement de la collectivité, représentant en moyenne plus de 80 M€ de dépenses par an.

Le présent cahier analyse l'exercice de la compétence « voirie » par la collectivité de Corse, en se concentrant notamment sur la stratégie déployée, les ressources humaines et matérielles mobilisées, ainsi que les principales réalisations effectuées depuis 2020.

Un second cahier abordera la commande publique relative aux infrastructures routières. Il sera publié en fin d'année.

Le contrôle a été notifié le 15 juillet 2025 par lettre du président de la chambre au président du conseil exécutif de Corse, M. Gilles Simeoni, ordonnateur en fonction durant l'ensemble de la période sous revue. Par courriers réceptionnés le même jour, le préfet de Corse, préfet de la Corse-du-Sud et le payeur de Corse ont également été informés de l'ouverture du contrôle. Deux comptables publics se sont succédé sur la période contrôlée.

L'entretien d'ouverture, prévu par les normes professionnelles des juridictions financières, a été réalisé le 8 octobre 2025 avec M. Simeoni. L'entretien de fin de contrôle, prescrit par l'article L. 243-1 du code des juridictions financière, s'est déroulé le 9 mars 2026.

Le rapport d'observations provisoires a été adressé le 2 avril 2026 à l'ordonnateur qui en a accusé réception le 3 avril 2026. Il a adressé sa réponse à la chambre, qui en a accusé réception le 4 mai 2026.

Après avoir analysé cette réponse, la chambre a arrêté, le 27 mai 2026, ses observations définitives. Elles ont été adressées le 2 juin 2026 à M. Gilles Giovannangeli, ordonnateur et à M. Gilles Simeoni, ancien ordonnateur, qui en ont respectivement accusé réception le 2 et 4 juin 2026. Seule la réponse de M. Gilles Giovannangeli est parvenue à la chambre le 3 juillet 2026 et est jointe au présent rapport.

1 LE RESEAU ROUTIER GERE PAR LA COLLECTIVITE DE CORSE

1.1 Les caractéristiques du réseau routier

Les routes en Corse représentent un linéaire d'environ 8 100 km, comprenant les routes communales, départementales et territoriales. La Corse ne possède aucune autoroute.

Le réseau a une densité de 0,93 km/km² contre 1,91 km/km² au niveau national. Selon le schéma régional des infrastructures et services de transport (SRIT), adopté en 2015 par l'Assemblée de Corse, la Corse souffre d'un sous-équipement routier, mais particulièrement autour des deux principales agglomérations et au sein des bassins de vie ruraux. Ce sous-équipement induit d'une part, un engorgement des entrées d'agglomérations et d'autre part, un enclavement du milieu rural qui rend difficile, pour une partie de la population de l'île, l'accès aux fonctions, services ou activités nécessaires à la vie quotidienne, avec des temps moyens d'accès aux équipements plus importants que sur le continent.

Or, la mobilité automobile est le moyen quasi-exclusif de déplacement sur l'île, tant pour les biens que pour les personnes, en l'absence de toute réelle alternative et d'un réseau de transports en commun particulièrement limité. Il s'agit pour l'essentiel d'un mode de déplacement de proximité, lié à des motifs relevant du travail et de l'école, des achats, des services administratifs, des loisirs.

Cette infrastructure routière présente un trafic en croissance incluant des poids-lourds et des véhicules légers, durant toute l'année, complété par le flux des vacanciers notamment en période estivale. En pic de saison, avec 380 000 touristes, la population double, engendrant des tensions sur le réseau.

Par ailleurs, la Corse se démarque par son niveau d'insécurité routière. La région affiche le taux de mortalité sur les routes le plus élevé de France métropolitaine depuis plusieurs années. La vitesse excessive et plus généralement, les comportements à risque des automobilistes sont les causes principales des décès sur les routes corses. Le nombre d'accidents culmine en période estivale.

La politique de la sécurité routière en Corse relève toutefois de la compétence de l'État, la collectivité de Corse (CdC) agissant uniquement sur l'infrastructure routière et la police de la circulation hors agglomération.

La CdC est responsable d'un réseau de près de 5 000 km qui constitue un maillage stratégique assurant les liaisons de transit et de desserte du territoire. Malgré un certain sous-équipement, ce réseau est relativement étendu en comparaison avec les autres départements.

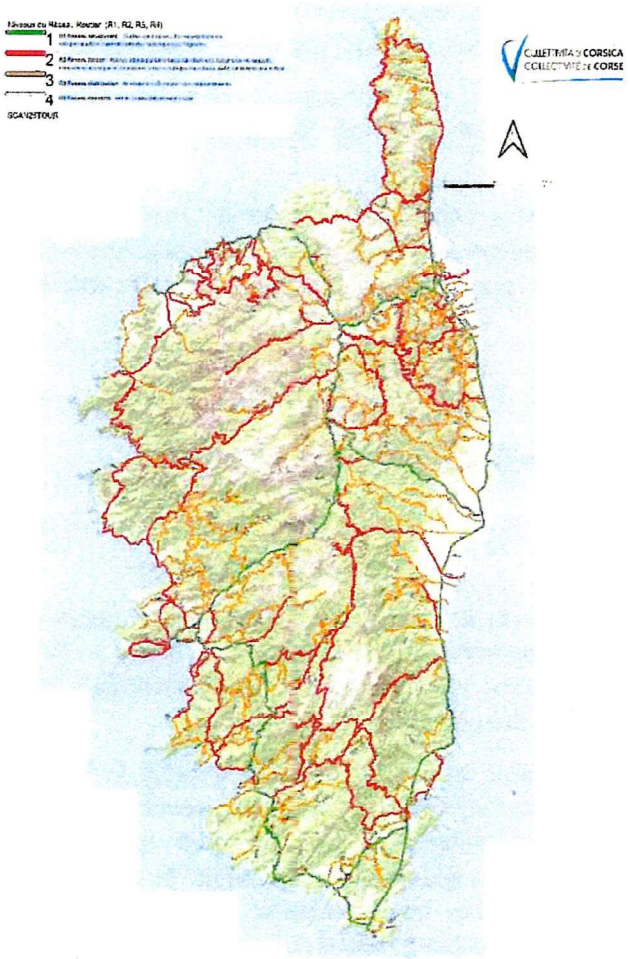
La composition des infrastructures routières de l'île gérées par la CdC est la suivante :

- Routes territoriales : environ 633 km
- Routes départementales : environ 4 333 km

- Nombre d'ouvrages d'art : 14 324 ouvrages recensés à date de juillet 2025, dont l'essentiel sont des murs de soutènement[1].

Ce réseau routier est caractérisé par son relief marqué et se trouve largement contraint par la configuration topographique (fortes pentes, tracés sinueux, plateformes souvent étroites), avec pour conséquence un nombre élevé d'ouvrages d'art (murs de soutènement, ponts) et de réseaux d'assainissement pluvial, ainsi qu'une vulnérabilité importante aux évènements climatiques.

Carte n° 1 : Le réseau routier corse



Source/note : Collectivité de Corse.

En sus de ce relief particulièrement exigeant, ce réseau présente des particularités délicates à appréhender, certaines portions étant concernées par la présence d'amiante ou par l'aléa rocheux.

[1] 11 683 murs de soutènements, 2 635 ponts et six tunnels.

Le territoire du Cismonte (Haute-Corse) se caractérise en effet par une présence importante d'amiante environnemental, naturellement contenu dans les formations géologiques locales. Cette spécificité constitue une contrainte majeure pour la réalisation des travaux routiers et d'aménagement, qui doivent être réalisés par des entreprises agréées selon des protocoles stricts et adaptés, afin de garantir la sécurité sanitaire des personnels intervenants et des usagers. La CdC estime que ces exigences se traduisent, outre les contraintes techniques, de délai, et de logistique opérationnelle, par une hausse substantielle du coût des travaux, généralement évaluée entre 25 % et 80 % selon la nature des prestations à réaliser, le volume de matériaux amiantés, le type de confinement mis en œuvre, l'accessibilité du site et le niveau de risque associé.

Le territoire du Pumonte (Corse-du-Sud) est quant à lui plus exposé à l'aléa rocheux, compte tenu de la géologie (granite, schiste) et du relief escarpé, qui se traduit par des éboulements de talus. L'aléa rocheux est un concept central pour la sécurité des routes en Corse.

Le changement climatique produit également des effets sensibles, du fait notamment de la multiplication des inondations générant des glissements de terrains et des périodes de sécheresse.

L'ampleur de ces phénomènes a conduit la CdC à se fixer pour objectif prioritaire dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2026/2030 la résilience du réseau. Cet objectif doit se traduire par une action de long terme, parfaitement identifiée dans la politique routière menée à l'échelle régionale.

1.2 La compétence de la collectivité de Corse

Éléments de contexte

Les premières années de la période sous contrôle sont marquées par les effets de la crise sanitaire. Surtout, elles correspondent à la structuration d'une collectivité nouvelle par fusion de trois collectivités distinctes, chacune d'elles ayant développé des procédures spécifiques pour gérer le réseau routier dont elle avait la charge.

En effet, depuis l'entrée en vigueur de la loi NOTRe, le 1er janvier 2018, la collectivité de Corse (CdC) est une collectivité à statut particulier, se substituant à la collectivité territoriale de Corse ainsi qu'aux départements de Corse-du-Sud et de Haute-Corse. S'agissant des infrastructures routières, elle est désormais responsable de trois réseaux historiquement gérés séparément. Cette transformation institutionnelle a impliqué pour le domaine routier une réorganisation complexe des services chargés de cette politique publique, la fusion de systèmes d'information hétérogènes, l'harmonisation de pratiques techniques et budgétaires distinctes.

En application des articles L. 4424-1-A et L. 4424-21 du code général des collectivités territoriales (CGCT), ainsi que des articles L. 131-1 et suivants du code de la voirie routière, la CdC assure la construction, l'aménagement, l'entretien et la gestion de la voirie classée en route nationale, qui a été transférée dans le patrimoine de la collectivité territoriale ainsi que la voirie départementale. Par dérogation à l'article L. 110-3 du code de la route, l'Assemblée de Corse fixe la liste des routes à grande circulation.

En sa qualité de gestionnaire de la voirie et aménageur du territoire, la CdC administre ce réseau en tant que bien public, dont la gestion constitue un enjeu essentiel de politique publique. À ce titre, elle en assure la préservation, la modernisation et l'adaptation aux besoins des usagers et du territoire. Le président du conseil exécutif exerce les pouvoirs de police afférents à la gestion, à la circulation et à la conservation.

Conformément aux dispositions des articles R. 131-11 et R. 141-14 du code de la voirie routière, un règlement de voirie doit être approuvé par l'assemblée délibérante, et ce, après avis d'une commission consultative présidée par le président du conseil exécutif de la collectivité de Corse, ou son représentant, et composée notamment, des représentants des affectataires, des permissionnaires, des concessionnaires et autres occupants de droit du domaine public routier. Ce règlement de voirie fixe notamment les modalités d'exécution des travaux de remblaiement, de réfection provisoire et de réfection définitive conformément aux normes techniques et aux règles de l'art. Il fait défaut à ce jour (voir point 1. 3.3).

Le Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC), adopté en 2015 et non actualisé depuis, bien qu'une révision soit programmée à l'horizon 2027, constitue le document de référence supérieur en matière d'aménagement. Le PADDUC inclut en effet le Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport (SRIT), qui constitue le cadre de référence pour la politique des infrastructures et des transports, menée à l'échelle régionale. La politique se déploie conformément aux orientations fixées par l'Assemblée de Corse.

Le SRIT a fixé, pour le réseau routier corse, les priorités suivantes :

- Désengorgement des entrées et sorties d'Ajaccio et de Bastia ;
- Sécurisation des axes accidentogènes ;
- Aménagement de traverses et de déviations pour répondre aux congestions estivales ;
- Désenclavement des bassins de vie ruraux ;
- Développement progressif des mobilités actives.

Ces orientations trouvent leur traduction opérationnelle et budgétaire dans les Plans Pluriannuels d'Investissement (PPI) 2017-2026 et 2026-2030.

1.3 Une action tardive de la collectivité de Corse dans l'évaluation et l'administration du réseau routier

1.3.1 Une campagne d'auscultation engagée tardivement

La connaissance du réseau est le préalable à toute politique routière. Elle est indispensable pour disposer de constats fiables et prendre des décisions judicieuses en matière de travaux d'entretien. Elle permet en effet de prioriser et de planifier les opérations d'entretien. Dans son rapport de 2022 sur l'entretien des routes nationales et départementales, la Cour des comptes relevait que seuls 40% des départements contrôlés avaient procédé à une campagne d'évaluation de l'ensemble de leurs chaussées.

Dans son PPI relatif aux infrastructures de transport, adopté en avril 2017 et couvrant la période 2017-2026, la collectivité territoriale de Corse avait défini la méthodologie pour la future gestion de son réseau routier de plus de 5 000 km. Le plan prévoyait, dans un premier temps, de réaliser un état des lieux physique ainsi qu'un diagnostic fonctionnel des réseaux.

S'agissant des ouvrages d'art, les ponts et les murs doivent faire l'objet d'une visite quantifiée des dégradations type IQOA (Image Qualité Ouvrages d'Art) et certains ponts (ouverture supérieure à 10 m) sont soumis à des visites plus poussées, appelées « inspections détaillées », avec une périodicité de 5 à 7 ans. Elles consistent à faire un bilan de santé de l'ouvrage, permettent de suivre les évolutions de certaines pathologies et de programmer les interventions de travaux le plus tôt possible.

Ces études de recensement et de diagnostic de l'état du réseau ne seront pourtant engagées qu'à partir de 2022, avec des résultats qui n'apparaîtront qu'en 2024 pour les chaussées et qui sont encore en cours de finalisation pour les ouvrages d'art (cf. annexe n° 1). Pour ce qui concerne l'état des talus et blocs rocheux, les études n'ont toujours pas été lancées.

Dans sa réponse aux observations de la chambre, et pour expliquer ce délai, la collectivité de Corse a souligné que ces campagnes représentent une démarche technique lourde et structurante et concernent un patrimoine particulièrement dense et atypique.

Toutefois, la chambre relève que cette première phase de la méthodologie, consistant en la conduite d'une campagne d'auscultation généralisée, avait été définie dès le PPI de juin 2017 et que, de surcroît, l'auscultation des routes a été externalisée et confiée à une société spécialisée en 2022-2023, soit cinq ans après la décision mentionnée dans le PPI et la prise de compétence des routes départementales par la CdC.

La société titulaire du marché a réalisé un état des lieux des chaussées sur 4 956 km.

Les résultats sont intervenus en 2024. Les premiers enseignements en ont été tirés et présentés à l'Assemblée de Corse seulement en juillet 2025 dans le rapport du PPI 2026/2030.

1.3.2 Une hiérarchisation du réseau et le classement des routes à grande circulation intervenus en 2025

La hiérarchisation du réseau routier est une démarche à vocation opérationnelle. Elle constitue un outil interne d'aide à la décision, destiné à différencier les niveaux de service et à prioriser les interventions. Elle s'inscrit pleinement dans les orientations du nouveau PPI pour la période 2026-2030, qui souligne la nécessité de tenir compte de la variété des fonctions des routes et des caractéristiques des territoires traversés.

Dans cet esprit opérationnel, la hiérarchisation, couplée à la connaissance de l'état du réseau à l'échelle insulaire et des données de trafic, permet de planifier les travaux à réaliser.

La hiérarchisation se décompose de la manière suivante :

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

Tableau n° 1 : Tableau synthétique de répartition des voiries par niveau hiérarchique (en mètres)

Linéaire par niveaux du réseau routier R1-R2-R3-R4

Longueur des routes	RD / RT		
Niveaux R1-R2-R3-R4	RD	RT	Total général
1	25 763	618 517	644 280
2	1 423 438	53 823	1 477 261
3	2 491 206	10 181	2 501 386
4	456 094	4 497	460 591
Total général	**4 396 500**	**687 018**	**5 083 518**

Source/note : Collectivité de Corse.

Ce travail de hiérarchisation n'est intervenu qu'en 2025, lors de l'adoption du nouveau PPI.

Par ailleurs, conformément à l'article L. 4424-21 du CGCT[2], la collectivité de Corse a engagé un travail de classement de certains axes structurants en routes à grande circulation validé par l'Assemblée de Corse en octobre 2025. Il s'agit des ex-routes territoriales reprises dans le tableau ci-dessous :

[2] Article L.4424-21 du CGCT : *Sur le territoire de la Corse, par dérogation à l'article L. 110-3 du code de la route, la liste des routes à grande circulation est fixée par délibération de l'Assemblée de Corse.*

Tableau n° 2 : Routes à grandes circulations

Ex-RT	DEBUT	FIN
Ex-RT 10	Bunifaziu - Giratoire (COSEC) ex-RT 10/RT40 PR 0	Lucciana - Giratoire (Casamozza) ex-RT 10/RT 20 PR 148+007
Ex-RT 20	Aiacciu - Giratoire (Gravona) ex-RT 20/RT 21/RT 40 PR 0	Lucciana Echangeur ex-RT 11 - Giratoire Est PR 136+050
Ex-RT 30	Calvi - Port de plaisance PR 0	U Ponte à a Leccia - Giratoire ex-RT 20/RT 30 PR 58+020
Ex-RT 40	Aiacciu - Giratoire (Gravona) ex-RT 20/RT 21/RT 40 PR 0	Bunifaziu Ville Haute - Carrefour ex-RT 40/RD 160 PR 136+580
Ex-RT 50	Corti - Giratoire gare ex-RT 20/RT 50 PR 0	Aleria Cateraghju - Carrefour ex-RT 10/RT 50 PR 47+260
Ex-RT 11	U Viscuvatu Arena - Giratoire ex-RT 10/RT 11 PR 0	Bastia - Nord Giratoire Noguès PR 25+015
Ex-RT 12 Déviation Agglo	Furiani Fornacina - Giratoire ex-RT 11/RT 12 PR 0	Bastia - Carrefour ex-RT 12/RD 264 PR 4+600
Ex-RT 21	Aiacciu - Mairie Place Foch PR 0	Aiacciu - Giratoire ex-RT 20/RT 21/RT 40 PR 6+256
Ex-RT 859	Figari - Carrefour ex-RT 40 PR 0	Giratoire de Stabiacciu ex-RT 10 PR 20+844

Source/note : Collectivité de Corse.

Le classement de ces axes structurants en routes à grande circulation a notamment pour objectif de limiter les accès directs aux routes territoriales pour les propriétés riveraines, engendrant du trafic local et une vitesse plus limitée, et d'envisager, le cas échéant de transformer ces accès en ouvrages routiers.

La chambre relève le délai important entre la prise de compétence et la « hiérarchisation du réseau routier », intervenue seulement en 2025.

1.3.3 L'absence d'adoption d'un règlement de voirie par la collectivité de Corse depuis 2018

Depuis sa création, la collectivité de Corse n'a jamais adopté le règlement de voirie prévu aux articles R. 131-11 et R. 141-14 du code de la voirie routière. Ce document constitue pourtant le socle juridique et technique permettant d'organiser et d'encadrer l'usage de ce patrimoine public stratégique. C'est un outil structurant au service de la gestion et de la préservation du domaine public.

Interrogée sur ce point, la CdC a indiqué que « *… dans l'attente de l'élaboration d'un nouveau règlement de voirie adossé à la hiérarchisation du réseau, les directions de l'exploitation routière ont choisi de s'appuyer sur le règlement de voirie du conseil départemental de la Corse du Sud (ci-joint), récemment adopté par délibération du conseil départemental n° 2017-2206 en date du 16 octobre 2017, pour traiter l'ensemble de son réseau routier.* »

Dans sa réponse aux observations de la chambre, la CdC invoque les dispositions de l'article L. 4421-2 du CGCT, qui précisent que la collectivité de Corse est substituée à la collectivité territoriale de Corse et aux départements de Corse-du-Sud et de Haute-Corse dans l'ensemble de leurs délibérations et actes et qu'il en résulte que les actes et règlements antérieurement applicables ont continué à produire leurs effets sans qu'il soit nécessaire d'adopter une délibération générale de reprise.

Nonobstant les dispositions précitées, la chambre considère que la CdC devait délibérer pour étendre le règlement de la Corse-du-Sud à l'ensemble du réseau routier. L'absence de règlement de voirie a donc, jusqu'à présent (cf. partie 5.4. ci-après), privé la collectivité d'un cadre normatif interne structurant l'occupation et la protection de son réseau routier, ce qui a accru l'insécurité juridique des décisions individuelles.

Rappel du droit n° 1 : Proposer à l'adoption de l'Assemblée de Corse un règlement de voirie conformément aux articles R. 131-11 et R. 141-14 du code de la voirie routière.

En réponse, la Collectivité a reconnu pleinement la nécessité de disposer d'un règlement de voirie unifié, lisible et cohérent à l'échelle de l'ensemble du territoire.

1.4 L'état dégradé du réseau

1.4.1 La moitié des routes dégradées au niveau de la structure

La collectivité de Corse n'utilise pas directement les indices nationaux IQRN (Image Qualité du Réseau National) et IQP (Image Qualité Programmation), historiquement conçus pour le réseau routier national. Elle considère que ces indicateurs sont peu adaptés aux spécificités insulaires, marquées par des contraintes géographiques fortes, une hétérogénéité des infrastructures et des trafics très variables selon les territoires. La méthode qui a été utilisée est celle du relevé des dégradations visibles (LCPC M4) qui fournit des notes globales, structurales et superficielles, permettant d'apprécier objectivement l'état des chaussées.

La prestation confiée a donc couvert la quasi-intégralité du linéaire routier réalisée selon la méthode « LCPC M4[3] ».

[3] Cette mission incluait la création d'une bancue d'images numériques espacées de 5 mètres (6 prises de vues chacune), la fourniture d'une visionneuse ainsi que la mise à disposition d'une application web de visualisation et d'exploitation des données. Le relevé a consisté à saisir les dégradations visibles sur la chaussée selon leur nature et leur niveau de gravité. Un relevé des dégradations est effectué dans les images (post-traitement) en utilisant une Intelligence Artificielle (IA). Un contrôle interne est ensuite effectué par échantillonnage de certaines images soit par un technicien expérimenté soit par un chargé d'études afin de détecter d'éventuelles erreurs de l'IA.

Toutefois, le bureau d'études a alerté la collectivité de Corse sur les limites du mode opératoire qui regroupe tous les types de fissures dans une même rubrique alors que dans la réalité, elles n'ont pas toutes la même influence sur l'évolution de l'état des routes. Par conséquent, l'appréciation globale de l'état des routes auscultées est à considérer avec prudence et un travail d'appropriation de ces résultats par le personnel en charge de ces routes au quotidien est nécessaire.

Les résultats, restitués en 2024, mettent en évidence une proportion importante de fissurations. Leur origine peut être multiple, aussi bien superficielle que structurelle. Le mode opératoire de relevé ne permet pas d'émettre des hypothèses sur une origine plutôt qu'une autre.

Tableau n° 3 : Relevé des dégradations sur le linéaire ausculté

Dégradations	Caractéristique	Unité	Longueur /nombre	% du linéaire / fréquence
Dégradation de revêtement	Glaçage, ressuage	ml	13 713	0
	Arrachement	ml	676 791	14
Réparation	Toutes largeurs	ml	506 910	10
Fissures transversales	Pontées	nb	787	Une tous les 6 297 mètres
	Non pontées	nb	68 751	Une tous les 72 mètres
Fissures longitudinales	Pontées	ml	159 934	3
Autres fissures	Non pontées	ml	2 646 010	53
Linéaire ausculté		**4956 km**		

Source/note : Collectivité de Corse.

Globalement, on observe sur tout le territoire les mêmes types de dégradations à savoir : les fissures longitudinales, le faïençage, les joints longitudinaux et les fissures transversales pontées[4].

Les fissures sont présentes sur *a minima* 53 % du linéaire ausculté et peuvent avoir des causes variées (fatigue structurelle due à un support peu portant, décollement de couche, présence d'eau en profondeur associée au gel, sous-dimensionnement ou défauts de mise en œuvre du compactage ou encore fissuration thermique). Les arrachements, présents sur 14 % du linéaire, peuvent quant à eux s'expliquer par le vieillissement des revêtements, leur faible compacité (difficultés de mise en œuvre), des situations de mauvais collage (nettoyage du support, dosage en émulsion…).

[4] Une fissure pontée est une fissure de chaussée recouverte en surface par un matériau souple (mastic, liant bitumineux, etc.) formant un "pont" entre ses lèvres, afin d'assurer l'étanchéité et de ralentir sa dégradation.

D'après les études, la Haute-Corse et la Corse-du-Sud présentent les mêmes types de dégradations dans des proportions égales.

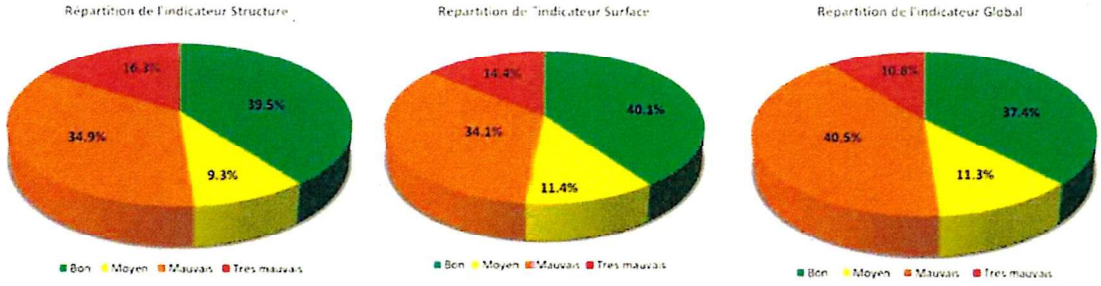
L'auscultation a dressé un état des lieux exhaustif permettant d'apprécier l'état des chaussées autour de deux thématiques[5], structure et surface, qui sont alors combinées pour obtenir un indicateur global[6]. Le tableau et les graphiques ci-dessous synthétisent les résultats des notations par classe, et par indicateur :

Tableau n° 4 : Résultats de l'auscultation des chaussées

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

Source/note : Collectivité de Corse.

Graphique n° 1 : Répartition de l'état des chaussées



Source/note : Études d'auscultation.

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

[6] La note globale est obtenue de la manière suivante : Note globale = Note Surface + 2 X Note Structure/ 3.

Il apparaît que les chaussées présentent un état moyen, tant sur le plan superficiel que structurel. Les notes moyennes attribuées sont les suivantes :

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

Les sections dont la surface est en mauvais ou très mauvais état représentent 48 % du linéaire et les zones en bon état représentent environ 40 % du réseau. Les principales dégradations de surface observées sont des arrachements nécessitant des interventions rapides afin d'éviter des reprises importantes des structures dans le futur.

La chambre note l'importance des sections dont la structure est en mauvais ou très mauvais état, représentant 51 % du linéaire, soit environ 2 500 km, tandis que les zones en bon état ne constituent que 40 % du réseau (cf. annexe n°2). Le prestataire a d'ailleurs souligné dans son rapport que ces sections nécessitent des interventions rapides afin d'éviter des coûts de remise en état élevés.

1.4.2 Un état des ouvrages d'art marqué par de fortes disparités

Les ouvrages d'art des routes doivent faire l'objet de visites IQOA[7], basées sur un examen visuel, complétées par des inspections détaillées menées tous les six ans environ, au cours desquelles les experts investiguent davantage l'ouvrage en y recherchant les éventuels désordres structurels.

La collectivité a engagé un recensement global de ses ponts depuis 2021. À ce jour, 2 128 ponts ont été recensés sur les routes départementales sur 2 158 ponts extrapolés, et 507 sur les routes territoriales, soit environ 98 % du total estimé.

---

[7] IQOA : Image de la Qualité des Ouvrages d'Art. La méthode définit 5 classes :

Classe 1 : ouvrage en bon état apparent relevant de l'entretien courant ;

Classe 2 : ouvrage dont la structure est en bon état apparent mais dont les équipements ou les éléments de protection présentent des défauts ou ouvrage dont a structure présente des défauts mineurs et qui nécessite un entretien spécialisé sans caractère d'urgence ;

Classe 2 E : ouvrage dont la structure est en bon état apparent mais dont les équipements ou les éléments de protection présentent des défauts ou ouvrage dont a structure présente des défauts mineurs et qui nécessite un entretien spécialisé urgent pour prévenir le développement rapide de désordres dans la structure et son classement ultérieur en 3 ;

Classe 3 : ouvrage dont la structure est altérée et nécessite des travaux de réparation mais sans caractère d'urgence ;

Classe 3U : ouvrage dont la structure est gravement altérée et qui nécessite des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage ou à la rapidité d'évolution des désordres pouvant y conduire à brève échéance.

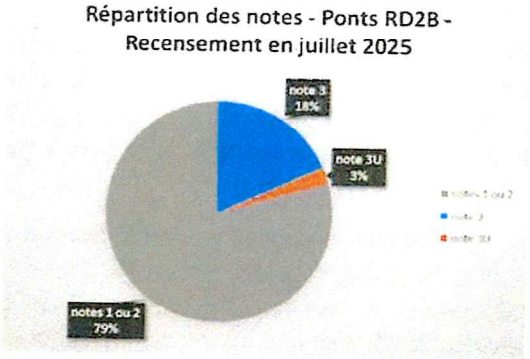
Carte n° 2 : Cartographie des ponts

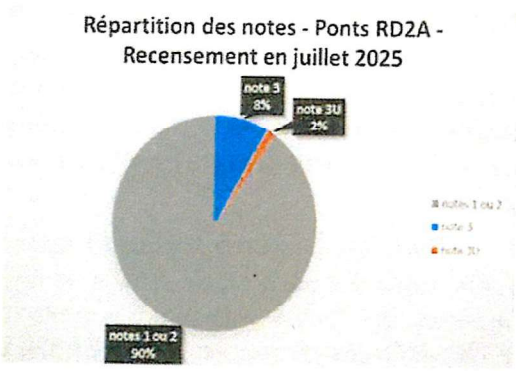


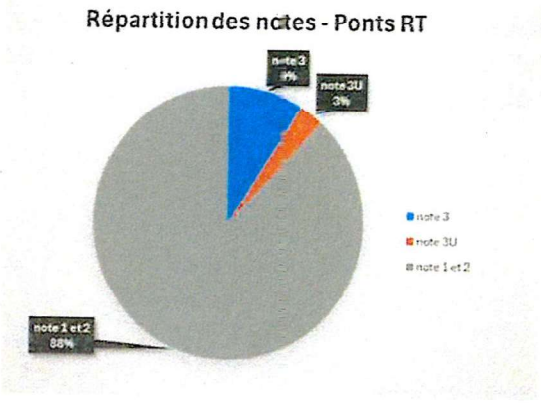
Source/note : Collectivité de Corse.

À cette occasion, un bilan sommaire de chaque ouvrage a été réalisé avec une notation basée sur la grille IQOA. La répartition des notes de ces 2 128 ponts sur les RD et 507 sur les RT est la suivante :

Graphique n° 2 : Répartition des notes des ponts sur RD et RT







Source : Collectivité de Corse.

Il en ressort que si la grande majorité des ponts inspectés est en bon état apparent, une proportion non négligeable de 15 % des ponts, propriété de la CdC, présente des dégradations préoccupantes et appelle une vigilance accrue. Ces ouvrages obtiennent une note de 3 ou 3U sur la grille IQOA, témoignant d'une structure altérée nécessitant des travaux urgents.

En parallèle, des inspections détaillées ont eu lieu, dont la dernière campagne est intervenue en 2024 concernant les ponts de plus de 10 mètres d'ouverture.

Les données recueillies lors de ces visites et inspections sont consignées dans un logiciel de gestion des ouvrages d'art, dénommé OASIS, exploité par le service dédié. Ce programme permet notamment le recensement, la description et le suivi du patrimoine.

En revanche, la collectivité n'a fourni aucune évaluation des murs de soutènement. S'agissant en outre des talus et blocs rocheux, leur état n'est pas connu, les études n'ayant toujours pas été lancées.

1.4.3 La mesure et la gestion du trafic

La connaissance du trafic est également une donnée d'entrée essentielle pour le choix de la technique d'entretien et sa durabilité.

Le réseau de la collectivité de Corse est couvert par un dispositif de stations de comptage fixes type SIREDO (système informatisé de recueil de données). Au total, 35 stations de comptage sont disposées à différents endroits stratégiques du réseau routier territorial, notamment autour des agglomérations bastiaises et ajacciennes. En complément, les services routiers réalisent des comptages ponctuels soit en régie soit par externalisation.

À Bastia comme à Ajaccio, la présence des infrastructures portuaires en centre-ville accroît la saturation du trafic. De plus, l'étalement urbain sur la plaine orientale a entraîné une densification du trafic. Ainsi, les zones périurbaines de Bastia et d'Ajaccio, ainsi que la plaine orientale, se révèlent de manière constante comme les secteurs concentrant la plus grande part du trafic.

En ce qui concerne le Grand Bastia, le poste de Furiani a observé un trafic passant de 41 330 véhicules par jour en 2016 à 46 615 véhicules en 2024, soit une hausse de 12,79 %. S'agissant du Grand Ajaccio, le poste de Caldaniccia a constaté un trafic allant de 24 370 véhicules par jour en 2016 à 27 534 véhicules en 2023, soit une hausse de 12,98 %.

Du fait du vieillissement de ses installations de comptage, la collectivité de Corse envisage de les renouveler[8] afin de disposer de données plus fines en matière de comptages, de vitesses pratiquées et de déplacements à l'échelle de son réseau.

[8] Renouvellement par des dispositifs de *Floating Car Data* (FCD).

Par ailleurs, pour renseigner les usagers sur les conditions de circulation, la CdC a déployé un réseau de webcams à l'échelle territoriale, avec 27 caméras installées principalement sur les axes de fréquentation importante (réseau territorial) et au droit des cols de montagne (majoritairement sur le réseau départemental). Elle s'est également dotée d'un réseau de 23 panneaux à messages variables sur ces mêmes itinéraires permettant aux usagers de la route d'être informés des conditions de circulation (accident, route fermée, interventions des agents sur le réseau pour le débroussaillage). La mise en ligne du portail "Inforoutes", fin 2025, permet d'obtenir une information en temps réel sur les conditions de circulation, les travaux ou les incidents, contribuant ainsi à une meilleure qualité de service et à une gestion plus transparente du réseau. Le caractère récent de ce dispositif ne permet pas à ce jour d'en vérifier l'efficacité.

Enfin, un nouveau réseau de stations météorologiques est en cours d'installation afin d'améliorer la connaissance des phénomènes météo en partenariat avec Météo France (en vue de fiabiliser la préparation des bulletins météorologiques de viabilité hivernale).

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le réseau routier corse, support de l'essentiel des déplacements sur l'île, se distingue par un relief prononcé et reste fortement conditionné par la topographie, ce qui entraîne la présence de très nombreux ouvrages d'art (murs de soutènement, ponts...) et de dispositifs d'assainissement pluvial, ainsi qu'une forte sensibilité aux aléas climatiques. Le réseau routier, d'environ 8 100 km, comprend des routes communales, départementales et territoriales, dont la collectivité de Corse est responsable pour près de 5 000 km. La répartition inclut environ 633 km de routes territoriales et 4 333 km de routes départementales, avec 14 324 ouvrages d'art recensés.

La gestion du réseau routier par la collectivité de Corse appelle plusieurs observations. D'abord, la campagne d'auscultation bien que cruciale a été initiée tardivement : les études de recensement et de diagnostic n'ont débuté qu'en 2022 pour les chaussées, avec des résultats publiés en 2024, tandis que ceux concernant les ouvrages d'art sont encore en cours. De plus, la hiérarchisation du réseau n'a été établie qu'en 2025, lors de l'adoption du PPI. Par ailleurs, aucun règlement de voirie n'a été adopté depuis 2018.

Les résultats de l'auscultation ont mis en évidence un état globalement dégradé du réseau. La note moyenne s'établit à 5,7 sur 10 pour les chaussées et la moitié du linéaire est jugée en mauvais ou très mauvais état, nécessitant des interventions rapides. La situation des ouvrages d'art apparaît contrastée, mais 15 % des ponts présentent un état préoccupant appelant des travaux urgents.

La collectivité de Corse suit le trafic grâce à 35 stations de comptage fixes, complétées par des comptages ponctuels. Les flux se concentrent principalement dans les zones périurbaines de Bastia et d'Ajaccio, ainsi que dans la plaine orientale. Pour améliorer la connaissance et la gestion du réseau, la collectivité prévoit de renouveler ses équipements de comptage et a déployé plusieurs outils d'information des usagers.

2 LES MOYENS FINANCIERS ET HUMAINS ALLOUES A LA POLITIQUE ROUTIERE

2.1 Les moyens financiers : une politique qui reste le premier poste d'investissement de la collectivité de Corse

Remarques liminaires sur la qualité de l'information comptable

Sur le périmètre des dépenses de voirie

Le budget de la collectivité de Corse est voté par fonction, permettant une vision des dépenses et des recettes par grands domaines de compétence[9]. Les dépenses dédiées aux infrastructures routières sont regroupées au sein des chapitres fonctionnels 908 (en investissement) et 938 (en fonctionnement) dédiés aux transports, et particulièrement au sein de la sous-fonction « Voirie » décomposée en quatre rubriques : voirie départementale, voirie régionale, viabilité hivernale et équipements de voirie.

Des erreurs d'imputation ont pu être relevées, nécessitant des retraitements, à la fois au niveau de la ventilation par fonction (notamment sur les rubriques « viabilité hivernale » et « équipements de voirie »[10]) et de celles des comptes par nature (une même nature de dépense se retrouvant par exemple à la fois sur le compte 606, dédié aux prestations de service et sur le compte 615, relatif à l'entretien et aux réparations).

Sur la distinction entre dépenses de fonctionnement et d'investissement

En matière de voirie, la distinction entre les dépenses de fonctionnement (entretien/réparation) et d'investissement (amélioration) n'est pas toujours évidente, bien qu'elle obéisse aux mêmes règles d'imputation que celles qui régissent l'ensemble des dépenses des entités publiques. Sont des dépenses d'investissement, les dépenses qui ont pour effet d'augmenter la valeur d'un élément d'actif ou d'accroître notablement sa durée d'utilisation. En pratique, et comme l'a souligné le Payeur régional, ces notions s'apprécient au cas par cas et dépendent beaucoup de l'appréciation qu'en font les services techniques sur le terrain. L'annexe 2 de la circulaire INTB0200059C du 26 février 2002 relative aux règles d'imputation des dépenses du secteur public local propose toutefois une liste détaillée et des critères précis de distinction entre dépenses investissement et de fonctionnement.

[9] Voir article D. 6261-5 et suivants du code général des collectivités territoriales.

[10] Plusieurs dépenses de « viabilité hivernale » sont imputées sur d'autres rubriques fonctionnelles que celle qui lui est dédiée. En outre, les dépenses liées au parc de voirie (moyens roulants) sont en partie imputées sur la rubrique « équipements de voirie », qui n'est pas censée supporter ce type de dépenses d'après l'instruction M57 (tome II).

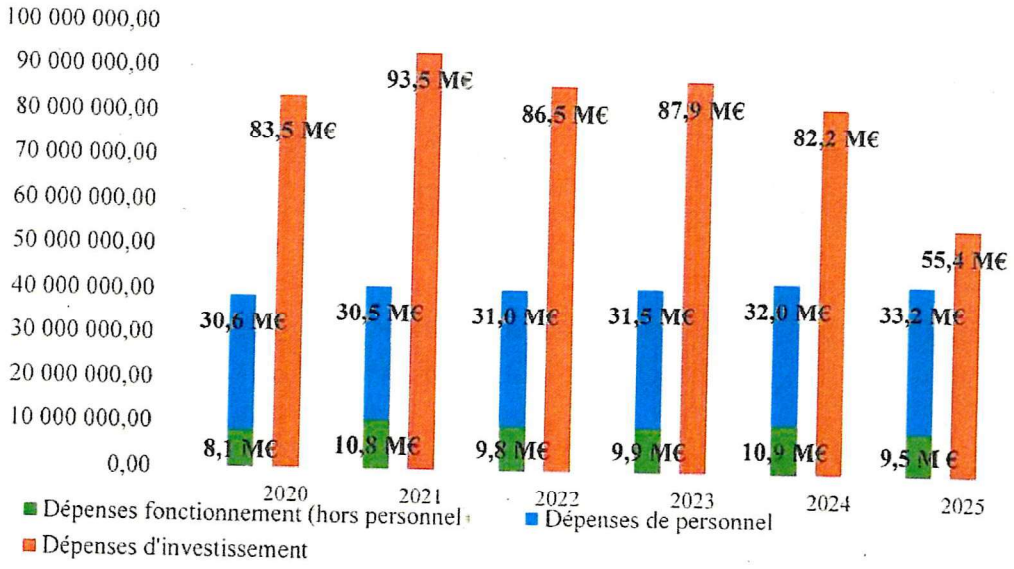
Au regard de ces critères, plusieurs dépenses affectées en investissement par la collectivité de Corse semblent relever davantage de dépenses de fonctionnement et mériteraient sans doute un réexamen. Il en va ainsi, par exemple, du curage de fossés et d'ouvrages hydrauliques, de la remise en l'état de panneaux de signalisation ou encore de la purge de chaussée et du pontage de fissures, qui concernent bien souvent l'entretien courant des routes, le remplacement des couches de surfaces relevant du fonctionnement. Ces éléments reviendraient à majorer les dépenses de fonctionnement et à minorer les investissements. Elles ne remettent toutefois pas en cause les ordres de grandeur présentés ci-dessous.

Sur l'absence de provisions pour amortissement

L'amortissement des réseaux et installations de voirie est facultatif[11] et n'est pas pratiqué par une très large majorité des collectivités, dont la collectivité de Corse. Les dépenses de fonctionnement présentées ci-dessous ne prennent donc pas en compte la dépréciation et le coût du renouvellement de ces immobilisations, quand bien même la voirie constitue l'un des principaux postes de l'actif immobilisé de la collectivité.

En moyenne sur la période, la collectivité de Corse a consacré 91,3 M€ de dépenses par an aux infrastructures routières, montant qui atteint 122,8 M€ en incluant les dépenses de personnel. Un tiers correspond à des dépenses de fonctionnement et deux-tiers, à des dépenses d'investissement.

Graphique n° 3 : Évolution des dépenses de fonctionnement et d'investissement dédiées aux routes



Source : Chambre régionale des comptes à partir des comptes et des informations transmises par la collectivité de Corse.

[11] Article D. 5217-20 du code général des collectivités territoriales.

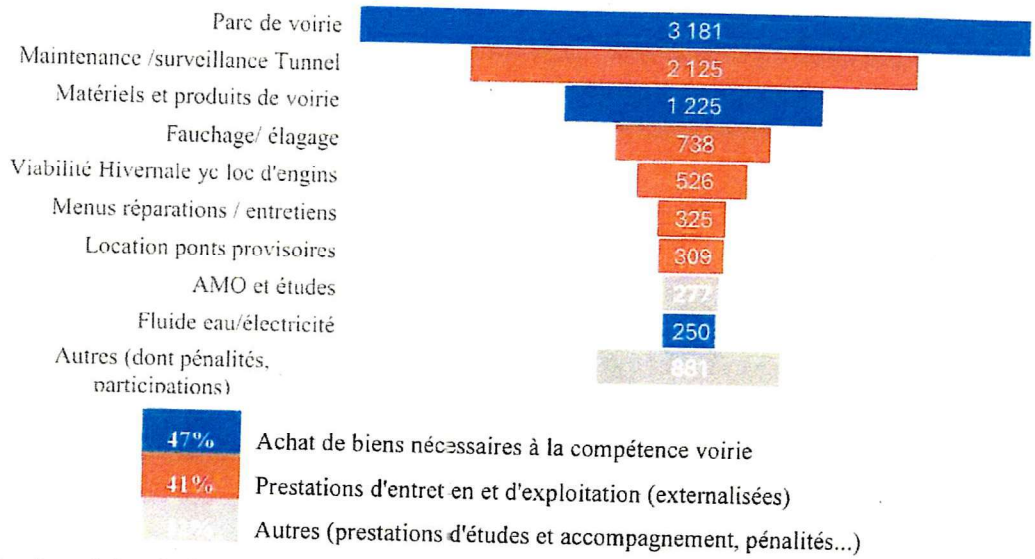
2.1.1 Des dépenses de fonctionnement de voirie globalement contenues

Les dépenses de fonctionnement affectées à la voirie par la collectivité de Corse se sont élevées en moyenne à 41,1 M€ par an. Elles ont représenté 4 % du total de ses dépenses réelles de fonctionnement, proportion globalement stable sur la période.

Trois quarts de ces dépenses sont constitués de charges de personnel. Ces dernières ont connu une hausse contenue (1,6 % par an), en corrélation avec la baisse tendancielle de l'effectif[12] (cf. analyse ci-après relative aux moyens humains). En 2025, elles représentent 14 % de la masse salariale totale de la collectivité, en cohérence avec la proportion d'agents de la collectivité affectés à la politique routière (14 %).

Les dépenses de fonctionnement hors charges de personnel recouvrent classiquement les dépenses d'entretien courant (fauchage, nettoyage et curage, réparations localisées de chaussée, etc.) et les dépenses d'exploitation, comme la viabilité hivernale.

Graphique n° 4 : Part des différents postes de dépenses de fonctionnement hors charges de personnel (montants moyens annuels sur la période sous contrôle) en milliers d'€



Source : Chambre régionale des comptes à partir des comptes et des données transmises par la collectivité de Corse.

L'entretien des véhicules et engins de voirie représente le premier poste de dépenses, sachant que la gestion du parc relève de la direction des moyens généraux (et non de la DGA des routes).

[12] La légère hausse s'explique en majorité par les effets des mesures réglementaires décidées par l'État, à la fois statutaires et catégorielles et, dans une moindre mesure, par l'effet du glissement vieillesse technicité (GVT), le personnel des routes étant vieillissant.

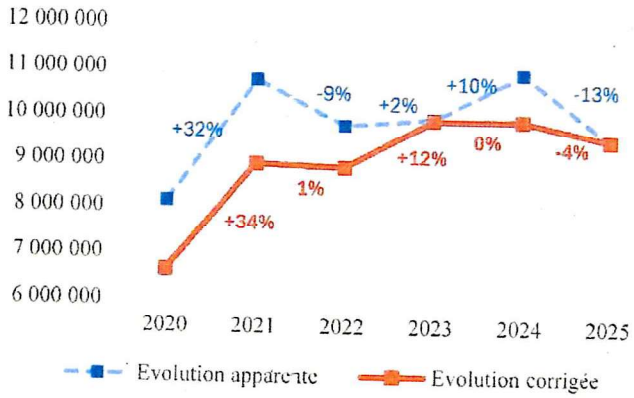
La particularité des dépenses de la CdC réside dans l'importance des montants dédiés aux prestations de maintenance et de surveillance des tunnels de Haute-Corse (deuxième poste de dépenses, en moyenne 22% de crédits de fonctionnement consommés sur la période), notamment le tunnel de Bastia[13], et dans une moindre mesure, à la location de ponts provisoires. La CdC a précisé que la maintenance des deux tunnels de Corse-du-Sud est réalisée en régie.

À l'inverse, les dépenses liées aux réparations localisées de chaussées et d'accotements apparaissent limitées.

Les « autres dépenses » recouvrent principalement les participations et pénalités versées par la collectivité. En 2020, celle-ci s'est notamment acquittée d'intérêts moratoires pour un montant de 1,1 M€, faisant suite à une indemnité transactionnelle[14] dans le cadre d'un litige survenu lors de la construction du tunnel de Viggianello (inauguré en 2019). Les années suivantes, elle a procédé au paiement de créances anciennes à la ville d'Ajaccio, au titre de charges d'entretien de la route des Sanguinaires (2,1 M€ sur la période).

L'évolution détaillée des dépenses de fonctionnement entre 2020 et 2025 est présentée en annexe n° 3 (tableau n° 16). Cette évolution, contrastée selon les postes de dépenses, doit toutefois être réévaluée au regard des montants atypiques ayant grevé certains exercices[15].

Graphique n° 5 : Évolution des dépenses de fonctionnement de voirie apparente/corrigée



Source : Chambre régionale des comptes à partir des comptes et des données transmises par la collectivité.

[13] D'après la CdC, cette dépense liée à la surveillance du tunnel s'explique notamment par la nécessité d'assurer une présence humaine en continu, au regard de ses caractéristiques (tunnel urbain, en partie immergé).

[14] Ce montant de l'indemnité transactionnelle est conforme à l'avis émis du 11 septembre 2019 par le comité consultatif interrégional de règlement amiable des litiges (CCIRAL) alors saisi par les parties.

[15] Ces montants concernent la pénalité transactionnelle précitée (1,1 M€) qui a affecté l'exercice 2020 et le paiement de créances anciennes susmentionnées concernant la ville d'Ajaccio à compter de 2021 (900 000 € en 2021, 600 000 € en 2022 puis 300 000 € les deux années suivantes). S'y ajoutent, en 2021, l'annulation de deux titres du parc de voirie datant de 2017 et, en 2023, une sous-consommation marquée concernant la maintenance et surveillance des tunnels, rattrapée l'année suivante (liée au report du paiement d'une facture de 600 000 €). Enfin, les dépenses de fluide (électricité/eau) ont été retirées sur toute la période, ayant intégré progressivement le périmètre d'une autre DGA (DGA en charge des achats, des moyens et du mobilier).

Corrigées de ces montants, les dépenses progressent significativement en 2021 du fait, selon la collectivité, d'une reprise des interventions par rapport à l'année 2020, alors marquée par le contexte de crise sanitaire et le fort ralentissement de l'activité. L'année 2021 fait également l'objet de plusieurs prestations d'accompagnement en matière de ressources humaines, à la suite de la fusion des trois ex-collectivités.

Les dépenses présentent de nouveau une hausse, plus modérée, en 2023 du fait notamment de prestations et commandes importantes liés à la viabilité hivernale[16]. Principalement tributaire de la clémence ou de la rigueur de l'hiver, cette activité fait toutefois apparaître une tendance durablement à la hausse[17] et représente en moyenne 11 % des dépenses de fonctionnement de voirie.

D'une manière générale, les prestations externalisées tendent à augmenter jusqu'en 2024, afin de compenser des difficultés RH et techniques ponctuelles et localisées, avant de connaître pour certaines une baisse marquée en 2025 (voir partie 2.2 ci-après). L'évolution globale des dépenses de fonctionnement reste contenue, traduisant un pilotage prudent des dépenses liées à un contexte budgétaire contraint. Cette tendance devrait se poursuivre en 2026 (9,7 M€ inscrits au budget primitif).

Au total, hors charges de personnel, les dépenses de fonctionnement des routes de la collectivité de Corse[18] ont représenté, en 2023, près de 1900 € par kilomètre sous gestion, chiffre sensiblement équivalent aux autres départements de montagne, d'après les derniers chiffres publiés par l'Observatoire National des Routes (ONR)[19].

2.1.2 Des dépenses d'investissement élevées mais marquées par une tendance à la baisse

Les dépenses d'investissement dédiées aux routes par la collectivité de Corse se sont élevées en moyenne à 81,5 M€ par an, soit près du quart[20] de ses dépenses totales d'investissement et la moitié de ses dépenses d'immobilisation[21]. Il s'agit, de loin, de la première politique d'investissement de la CdC.

D'après les comptes des ex-collectivités, ce niveau d'investissement est en retrait par rapport à celui qui prévalait avant fusion des départements (97,9 M€ de dépenses cumulées en moyenne entre 2016 et 2017).

---

[16] Incluant à la fois la fourniture de sel, pour les travaux en régie, et les prestations de déneigement sous-traitées.

[17] La collectivité explique que les services ont procédé à une généralisation des opérations de salage sur l'ensemble du réseau routier de Corse, élargissant ainsi le périmètre traité dans une logique renforcée de prévention du risque de verglas et de sécurisation du réseau.

[18] Intégrant les dépenses liées au parc de voirie.

[19] Pour ces départements, les dépenses de fonctionnement de voirie (hors charges de personnel) s'établissent à environ 1 800 € par kilomètre. Source : Rapport de l'Observatoire national des routes, 2025.

[20] 23 % en moyenne entre 2020 et 2024, hors 2025 (année atypique).

[21] Comptes de classe 20-21-23, hors subventions et emprunts notamment.

Il reste toutefois très élevé en comparaison des départements de même strate démographique et des départements montagneux de France métropolitaine. En dehors des « grands travaux » et des études, les dépenses courantes d'investissement de la CdC dédiées à la voirie[22] ont, en effet, représenté 9 017 € par kilomètre en 2023, contre environ 5 500 € pour ces autres collectivités, soit 3 500 € de plus par kilomètre de voirie (cf. annexe n° 3, tableau relatif à l'évolution des dépenses d'investissement).

Ceci étant, le niveau des investissements ne traduit pas forcément un volume de travaux supérieur, les prix des matériaux, généralement plus élevés en Corse que sur le continent, pouvant expliquer en partie le montant plus important des investissements

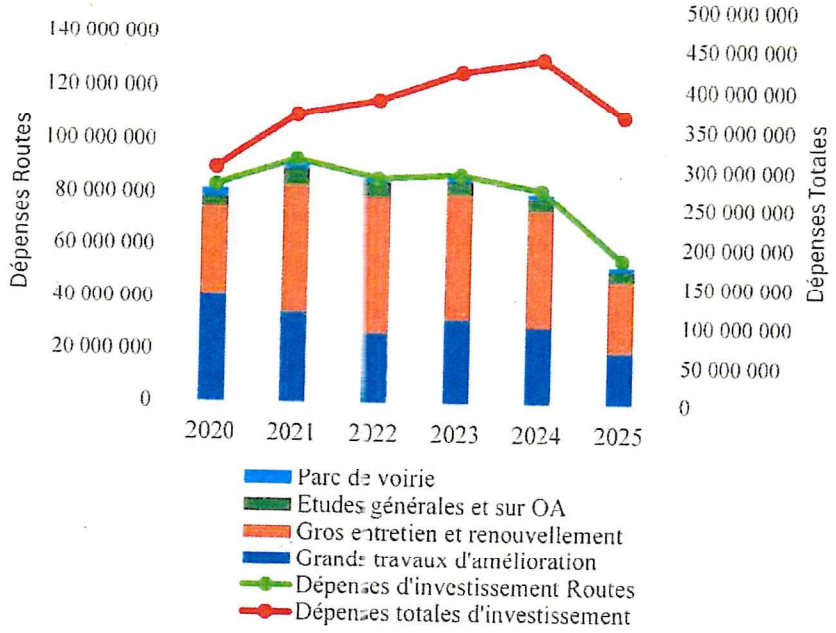
Comme le souligne la collectivité de Corse dans sa réponse, plusieurs contraintes structurelles propres au territoire influent directement sur le coût des travaux, à commencer par la topographie de l'île et son exposition aux risques naturels et environnementaux (cf. partie 1.1). Le réseau corse comprend de nombreuses routes structurantes ne disposant pas d'itinéraires alternatifs simples, ce qui induit la conduite de chantiers sous circulation et, par voie de conséquence, un renchérissement des travaux. Par ailleurs, l'insularité accroît également les coûts logistiques et de transport, et induit une taille réduite du marché et un faible degré de concurrence.

Dans le détail, sur la période sous contrôle, la collectivité de Corse a consacré plus de la moitié de ses dépenses d'investissement à des opérations de maintenance (gros entretien et renouvellement) et un peu plus du tiers, à de grands travaux de modernisation/amélioration du réseau. Le reste correspond à l'acquisition de véhicules et engins de voirie et à des prestations d'études générales (non affectées à des opérations d'investissement individualisées).

Néanmoins, entre 2020 et 2025, la part des dépenses de voirie dans l'ensemble des investissements de la collectivité de Corse ne cesse de diminuer, passant de 28 % à 15 %.

[22] Selon les derniers chiffres précis publiés par l'CNR, Rapport 2025.

Graphique n° 6 : Évolution des dépenses d'investissement de voirie par nature de travaux et des dépenses totales d'investissement



Source : Chambre régionale des comptes à partir des comptes et des chiffres transmis par la collectivité. 2025 prévisionnel.

Après un pic en 2021, lié à un rattrapage des travaux de maintenance post-crise sanitaire mais aussi, à un « effet prix » particulièrement marqué[23], ces dépenses ont eu tendance à décroître les années suivantes. En parallèle, les dépenses totales d'investissement de la CdC ont connu une croissance régulière et soutenue jusqu'en 2024 (+ 45,2 % sur la période).

En 2025, les dépenses ont diminué drastiquement, atteignant un niveau inférieur à l'année de crise sanitaire[24]. Selon la collectivité de Corse, cette baisse aurait toutefois un caractère passager et pourrait être analysée comme la conséquence d'une année de transition, marquée par un contexte conjoncturel plus contraint, des aléas opérationnels, ainsi qu'une phase d'évolution organisationnelle (voir ci-dessous) ayant temporairement ralenti le lancement des opérations. Un arbitrage de gestion a consisté à transférer une partie des crédits de paiement initialement affectés aux infrastructures routières vers une autre politique publique structurante portée par la DGA, à savoir la transformation numérique.

Une nouvelle hausse des dépenses est ainsi prévue en 2026 (76,6 M€ de crédits d'investissement inscrits au budget primitif). Celle-ci reste toutefois encore en deçà des objectifs affichés dans la PPI 2026-2030 (le scénario médian s'élève à 80 M€ *a minima*, voir ci-dessous).

[23] Entre 2020 et 2021, les prix de fabrication et de mise en œuvre des enrobés et le prix des travaux d'aménagement et d'entretien, dont l'évolution est suivie par l'INSEE au travers des indices TP08 et TP09, ont progressé de 12 % sur un an.

[24] - 33 % par rapport à 2025 (contre - 16 % pour les dépenses totales d'investissement de la CdC).

2.2 Les moyens humains : le maintien d'un statu quo en matière d'organisation et de gestion RH

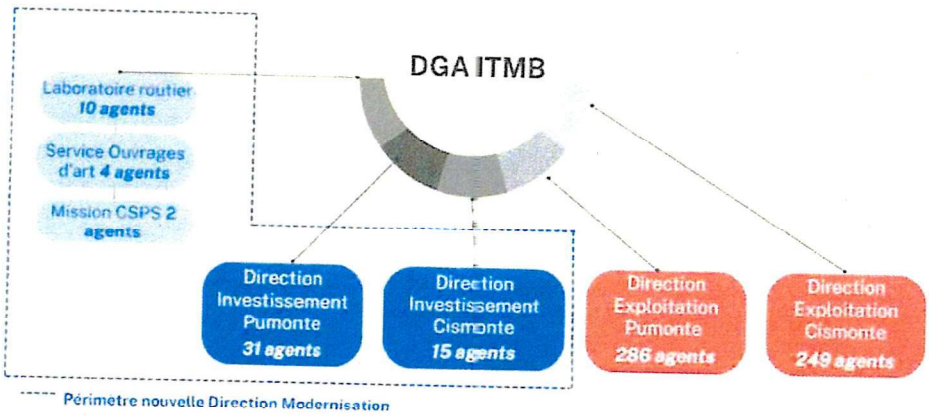
2.2.1 Une organisation largement héritée des ex-départements, encore en gestation

Au sein de la collectivité de Corse, la compétence en matière d'infrastructures routières est confiée à la direction générale adjointe (DGA) en charge des infrastructures de transports, de la mobilité et des bâtiments. Deux directeurs se sont succédé sur la période, un ingénieur des travaux publics de l'État issu des corps techniques jusqu'en 2024 puis, depuis 2025, un administrateur d'État, haut fonctionnaire.

Jusqu'en 2022, la DGA était dotée d'un adjoint spécifiquement dédié aux routes. Ce poste est ensuite demeuré vacant durant deux années, jusqu'à la nomination récente d'un nouvel adjoint fin 2025[25]. En parallèle, un secrétariat général assure les fonctions supports et stratégiques pour l'ensemble de la DGA.

De 2020 à 2025, quatre directions operationnelles sont plus particulièrement dédiées aux routes. Elles recoupent les deux principales missions routières et couvrent un découpage géographique par département : les directions des investissements et les directions de l'exploitation de Haute-Corse (Cismonte) et de Corse-du-Sud (Pumonte).

Graphique n° 7 : Organisation et répartition globales des effectifs dédiés aux routes au sein de la DGA jusqu'en 2025



Source : Chambre régionale des comptes à partir des données transmises par la CdC (effectifs moyens présents sur la période 2020-2025.

[25] La collectivité explique que dans un premier temps, elle a différé le remplacement de ce poste pour le faire évoluer vers des missions plus transversales. Compte-tenu de l'importance stratégique du domaine routier, il a ensuite été décidé de rétablir un poste d'adjoint dédié en 2025.

À ces directions s'ajoutent trois services à compétence régionale qui étaient, jusqu'en 2025, rattachés directement au DGA : le service du laboratoire routier, chargé du contrôle externe des différents chantiers (sol, bétons, enrobés…), la mission CSPS (Coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé)[26] et le service des ouvrages d'art, chargé de définir la politique de maintenance et de modernisation des ponts et murs de soutènement composant le patrimoine routier de la collectivité.

Focus sur le rôle du laboratoire routier

Malgré un effectif modeste - une dizaine d'agents, répartis sur deux sites d'implantation, Sarrola-Carcopino (Pumonte) et Biguglia (Cismonte) - le laboratoire routier exerce un rôle central dans la conformité, la qualité et la sécurité des travaux routiers réalisés par et pour le compte de la collectivité de Corse.

Par ses prélèvements et sondages, il vérifie la bonne exécution technique des prestations réalisées, notamment :

- Avant travaux : la capacité des sols traités à atteindre les objectifs du projet ;
- En cours d'exécution : la portance et la stabilité des sols avant leur revêtement ; les conditions de fabrication et de mise en œuvre des matériaux bitumineux ;
- Après travaux : l'épaisseur des enrobés, la compacité et de la densité des matériaux, la bonne adhérence des couches d'étanchéité et la résistance mécanique des bétons.

La présence en interne du laboratoire routier permet de maintenir la maîtrise des compétences routières au sein de la collectivité de Corse. Il contribue également à la diffusion des bonnes pratiques et participe à la définition des besoins en matière d'entretien du patrimoine routier, tout en réalisant une veille normative *via* le réseau du CEREMA Méditerranée.

Cette organisation de la DGA, largement héritée des ex-départements, est restée globalement stable sur toute la période de contrôle, jusqu'à la réorganisation adoptée en octobre 2025. Ce n'est qu'à cette date[27] que les directions d'investissement ont fusionné au sein d'une direction unique - la direction de la Modernisation - et ont intégré les trois services à vocation territoriale précités. La DGA a également été renommée DGA des Interconnexions, des Transports, de la Mobilité et des Infrastructures.

Au total, 595 agents sont dédiés aux infrastructures routières en moyenne sur la période[28], dont 90 % sont situés au sein des directions de l'exploitation.

[26] Dotée de deux personnes, qui interviennent sur certaines opérations. Cette mission est principalement externalisée via des accords-cadres mono-attributaires à bons de commande.

[27] Réorganisation approuvée en Comité Social Territorial (CST) le 6 juin 2025 et formalisée par l'arrêté n° 25-599CE du 14 octobre 2025.

[28] Effectif moyen sur la période 2020-2025. L'effectif du secrétariat général, qui n'est pas spécifiquement dédié à la compétence route, n'a pas été intégré à ce chiffre.

2.2.1.1 Une fusion tardive des directions de l'investissement 2A et 2B

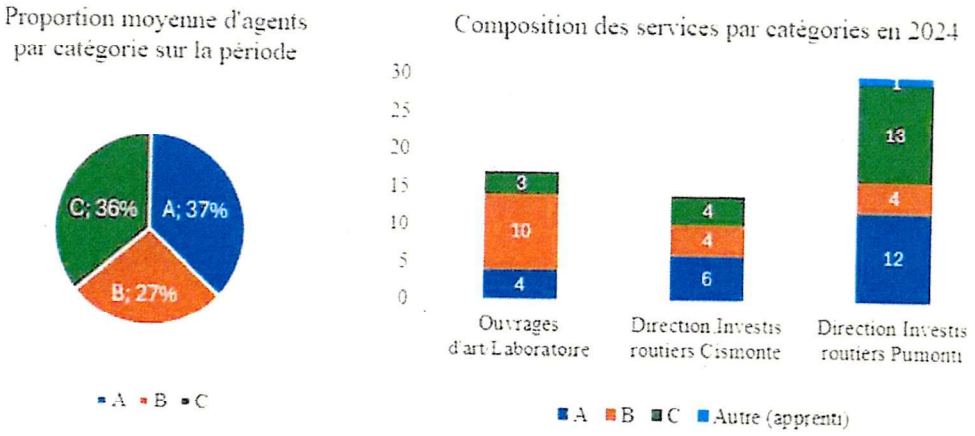
Les directions de l'investissement, tout comme la nouvelle direction de la modernisation, sont chargées de concevoir et mettre en œuvre les opérations routières de modernisation (travaux neufs, d'amélioration ou d'extension du réseau routier). Elles assurent en régie la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de ces opérations[29]. Elles pilotent notamment les études et une partie des procédures réglementaires avant lancement des investissements.

Elles peuvent également concevoir des interventions liées à la maintenance, mais reposant sur des techniques nouvelles (exemple : enduits coulés à froid). À l'inverse, la mission de suivi des travaux d'investissement est quant à elle, souvent confiée aux directions de l'exploitation en fonction des plans de charge des équipes, de la zone des travaux et de leur niveau de complexité.

Aucun document ne vient toutefois formellement définir ces modalités d'intervention entre les directions de l'investissement et de l'exploitation.

Avec les services des ouvrages d'art et du laboratoire routier, les directions de l'investissement participent au maintien de l'expertise interne de la collectivité de Corse en matière d'infrastructures routières. Ces missions se reflètent en partie dans la composition des équipes, les catégories A (chargés d'études et d'opérations) représentant un peu plus du tiers des effectifs. En 2024, on compte 22 agents de grade d'ingénieur, dont six sont directeurs et chefs de service. L'effectif se caractérise aussi par une proportion élevée d'agents de catégorie C (équivalente à celle de catégorie A), parmi lesquels plus de la moitié correspond à des postes de gestion administrative et un tiers à des postes de dessinateurs/projeteurs.

Graphique n° 8 : Proportion d'agents par catégorie – Directions des investissements



Source : Chambre régionale des comptes à partir du tableau des ETP au 31 décembre transmis par la collectivité de Corse.

[29] Hors projets nécessitant une forte technicité et faisant l'objet d'une externalisation (ouvrages d'art, zones amiantifères…).

En dépit de missions similaires, les deux directions de Haute-Corse et de Corse-du-Sud arboraient jusqu'en 2025 des modes d'organisation différents, hérités des ex-départements, avec des services aux nombres, aux dénominations et aux niveaux hiérarchiques disparates[30]. Au sein de la direction du Cismonte, une même mission pouvait être confiée à plusieurs services différents, rendant l'organisation interne peu lisible[31].

Par ailleurs, jusqu'à leur fusion, les deux directions d'investissement présentaient structurellement un fort déséquilibre en effectifs, la direction du Cismonte comptant deux fois moins d'agents que celle du Pumonte. Fin 2024, cette dernière disposait de 12 ingénieurs, contre six au Cismonte.

D'après la collectivité de Corse, ce déséquilibre résulterait d'une situation antérieure à la fusion, mais qui a ensuite perduré du fait de la volonté de la nouvelle collectivité d'opérer un rattrapage en matière d'investissement sur les axes routiers structurants de Corse-du-Sud[32].

À partir de 2023, le déficit en moyens humains de la direction de Haute-Corse a été en partie compensé par l'affectation d'ingénieurs de Corse-du-Sud sur certains projets[33], sans modification dans l'organigramme.

Dotées d'un directeur commun depuis mars 2024[34], les directions ont finalement fusionné en octobre 2025, soit près de sept années après la création de la collectivité unique.

Cette fusion tardive doit permettre d'harmoniser les pratiques et les effectifs, favorisant la mobilisation des agents sur l'ensemble du territoire. La nouvelle dénomination de la direction, dédiée à la modernisation, a aussi l'avantage de mieux expliciter son périmètre d'intervention vis-à-vis des directions de l'exploitation (rôle d'ingénierie et suivi des investissements de grande ampleur ou complexes).

Néanmoins à ce stade, l'organisation de la direction n'est pas pleinement stabilisée, des postes clés nécessitant encore d'être pourvus (dont celui des chefs d'agences).

En réponse, la collectivité s'est engagée à pourvoir les postes des deux chefs d'agence d'ici la fin du premier semestre 2026.

---

[30] En effet, entre 2020 et 2025, la direction Cismonte comportait une direction adjointe, deux à quatre services (selon la période) et deux missions, tandis que la direction Pumonte pilotait deux directions adjointes et une mission. Cf. annexe n° 5 Organisation et attributions des directions Investissement / Modernisation.

[31] À titre d'exemple, *« le service travaux peut participer aux études et à l'attribution des marchés de travaux en appui au service études et à la mission procédures réglementaires »* (extrait d'une présentation sur l'organisation projetée des routes en 2020). Cf. répartition des missions telle que communiquée par la collectivité de Corse, annexe n° 5 précitée.

[32] Le but étant de combler l'absence de financements, entre 2002 et 2015, de projets d'infrastructures dans la région d'Ajaccio au titre du PEI (plan exceptionnel d'investissement)

[33] Notamment sur les secteurs de Centre-Corse de Venaco / Corte.

[34] Le directeur des investissements Pumonte exerçait l'intérim du directeur des investissements Cismonte depuis cette date, avant d'être nommé directeur de la nouvelle direction de la modernisation.

2.2.1.2 Le maintien de deux directions de l'exploitation aux pratiques et aux effectifs inégaux

Les directions de l'exploitation routière du Cismonte et du Pumonte sont chargées de l'exploitation (maintien des conditions de circulation et de la sécurité des usagers) et de l'entretien courant du réseau, ainsi que de la conservation du domaine public routier. Dotées de plus de 500 personnes, elles exercent le « cœur » de l'activité de la collectivité dans le domaine routier et mobilisent l'essentiel de ses effectifs À elle seule, la viabilité hivernale fait intervenir, durant la saison, quelques 256 agents (dont plus de 200 chauffeurs), hors renforts issus d'autres directions[35].

En leur sein, 85 % du personnel est de catégorie C, soit plus de quatre agents sur cinq. Ces derniers peuvent exercer des postes d'encadrement : ils représentent un tiers des chefs de secteurs (voir annexe n° 5 – tableau des effectifs par postes et catégories).

Ces directions reposent sur un maillage territorial fin permettant, selon la collectivité de Corse, de concilier proximité, réactivité et connaissance du terrain. Elles se déclinent en quatre agences, puis en neuf « antennes », elles-mêmes articulées en 32 secteurs qui, à leur tour, sont gérés très localement par 79 équipes.

En parallèle, ces entités territorialisées sont assistées de deux services transverses directement rattachés aux directions. En particulier, les services « travaux et logistique » (STL), dotés chacun d'une vingtaine de personnes, assurent à la fois la gestion des moyens matériels des antennes mais réalisent aussi des travaux spécialisés nécessitant des compétences ou des équipements spécifiques (élagage, signalisation horizontale…).

Graphique n° 9 : Présentation simplifiée de l'organisation des directions de l'exploitation



Source : Chambre régionale des comptes à partir des organigrammes et arrêtés d'organisation.

[35] Source : Dossier d'Organisation de la Viabilité hivernale (DOVH) 2024-2025.

Au vu de l'importance de l'effectif concerné et des problématiques induites en termes de conduite du changement, la collectivité de Corse n'a pas souhaité revenir sur ce découpage, pour l'essentiel antérieur à la fusion des départements, et de ne pas fusionner les deux directions de l'exploitation. Le dimensionnement des antennes et, en leur sein, des secteurs et des équipes, est donc resté sensiblement le même sur toute la période sous revue.

Un tel nombre de services et de subdivisions hiérarchiques interroge toutefois. Les équipes, pourvues de manière très inégale et dont une vingtaine ne compte pas plus de trois agents, apparaissent très éclatées et sectorisées. Leur rattachement à un périmètre géographique limité rend l'organisation rigide.

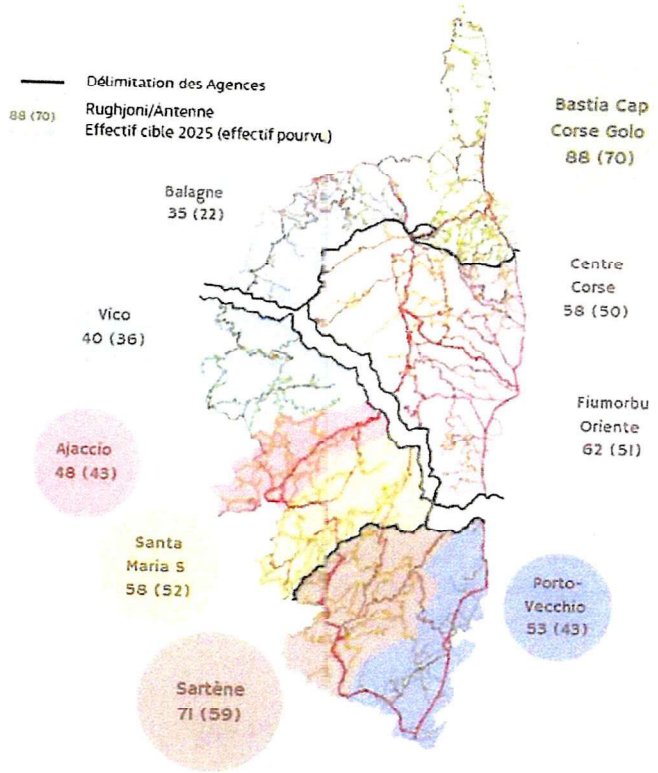
En outre, la distinction des missions entre les différents niveaux opérationnels n'est pas toujours claire. À titre d'exemple, les antennes et les secteurs interviennent tous deux dans la surveillance du réseau et dans le suivi des travaux, les premiers validant les interventions du second[36]. Certains niveaux semblent ainsi n'avoir d'autres fonctions que d'encadrer le niveau inférieur.

Dans sa réponse la CdC a indiqué qu'une réflexion est engagée dans le cadre du futur schéma directeur d'exploitation afin d'introduire davantage de souplesse dans l'organisation des équipes, notamment par des mécanismes de désectorisation.

La collectivité de Corse n'a également pas saisi l'occasion de la fusion des départements pour revenir sur le déséquilibre global d'effectifs entre les deux directions, lui aussi hérité des ex-départements. Fin 2025, la direction du Purionte comptait 278 agents, contre 235 pour celle du Cismonte, soit 18 % d'effectifs en plus alors même que le linéaire de voirie y est inférieur de 700 kilomètres (37 %). La collectivité de Corse a précisé, lors de l'instruction, qu'*« afin de garantir la continuité du service routier et la stabilité sociale, aucune mobilité forcée n'a été envisagée »*. Elle a ajouté *« un rééquilibrage contraint aurait été susceptible de dégrader les conditions de travail (augmentation de la distance logement /lieu de travail) et d'augmenter les charges de fonctionnement »*.

[36] Voir annexe n° 5 - Répartition des attributions au sein des directions de l'exploitation.

Carte n° 3 : Répartition géographique des effectifs au sein des agences et antennes en 2025



Source : Chambre régionale des comptes à partir des éléments transmis par la collectivité de Corse.

Tableau n° 5 : Nombre d'agents par direction et nombre de kilomètres de réseau (hors agglomération) par département

Directions	Km hors agglo	Nb d'agents
Pumonte (2A)	1916	278
Cismonte (2B)	2633	235
Écarts	- 717	+ 43

Sources : Chambre régionale des comptes à partir des chiffres de la collectivité de Corse et du nombre de kilomètre par département hors agglomérations indiqué dans le futur schéma directeur routier.

Persiste également, une divergence des pratiques entre le nord et le sud, chaque direction n'exerçant pas les mêmes activités en régie et n'ayant pas le même recours à l'externalisation. À titre d'exemple, la direction du Pumonte assure en majorité en interne les travaux de signalisation horizontale et la pose de dispositifs de retenue[37], activités qui ne sont pas prises en charge par les équipes du Cismonte. L'utilisation des outils de gestion et notamment, du logiciel de suivi des interventions, fait également l'objet d'un usage différencié selon le territoire (voir ci-dessous).

Dans ce contexte, l'absence de fusion des directions lors de la réorganisation de 2025 peut apparaître comme une occasion manquée d'harmoniser, sous une direction commune, les pratiques et l'organisation de l'activité dédiée à l'exploitation des routes. D'autant plus qu'une direction unique aurait pu s'appuyer sur des sous-services par département, sans mettre à mal la territorialisation des missions et leur cohérence avec l'organisation départementale des services de l'État.

Ce regroupement serait en outre cohérent avec le mouvement assez répandu de rationalisation qui a eu lieu au sein des autres départements et qui s'est traduit, selon les cas, par une fusion de directions et services et/ou une diminution des niveaux hiérarchiques territorialisés[38]. Dans l'immédiat, la collectivité de Corse explique privilégier la convergence des orientations *via* l'animation fonctionnelle et transversale assurée par l'adjoint au DGA en charge des routes et par le secrétariat général.

2.2.2 Un pilotage RH insuffisant et peu dynamique

Outre l'absence de rééquilibrage géographique des effectifs et de regroupement des services, plusieurs éléments illustrent la faiblesse du pilotage des ressources humaines dédiées aux routes.

2.2.2.1 Un effectif global de près de 600 personnes, essentiellement affecté à l'exploitation et à l'entretien courant

De 2020 à 2025, l'effectif total des directions de l'exploitation et des investissements observe une baisse tendancielle, passant de 624 à 573 agents. Il demeure néanmoins à un niveau satisfaisant si on le rapporte au linéaire géré par la collectivité de Corse et au périmètre des missions exercées en régie.

[37] Les dispositifs de retenue routier servent à atténuer les conséquences d'une sortie accidentelle de la chaussée pour les véhicules et leurs occupants, d'isoler les obstacles et de protéger les zones riveraines (glissières, garde-corps, barrières de sécurité…).

[38] Selon les observations issues du Rapport public thématique de mars 2022 relatif à « l'Entretien des routes nationales et départementales », piloté par la Cour des comptes et neuf chambres régionales des comptes, et qui a porté sur 16 départements répartis sur le territoire métropolitain.

Tableau n° 6 : Évolution de l'effectif total dédié aux routes (ETP au 31 décembre)

Directions	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Evol en nb	Evol en %
Exploitation	559	542	539	530	523	513	*-46*	*-8%*
Exploitation Cismonte	261	254	251	250	242	235	*-26*	*-10%*
Exploitation Pumonti	298	288	288	280	281	278	*-20*	*-7%*
Investissement/Modernisation	65	61	60	59	60	60	*-5*	*-8%*
TOTAL	624	603	599	589	583	573	*-51*	*-8%*

Source : CRC Corse, d'après le tableau des effectifs transmis par la collectivité.

En moyenne, on compte un agent d'exploitation de la collectivité pour dix kilomètres. Ce ratio demeure à peine plus favorable que celui calculé pour les autres départements métropolitains mais est sensiblement supérieur à celui d'autres départements montagneux.

Tableau n° 7 : Ratio nombre de kilomètres par agent directement affecté aux routes, par départements

Catégories de collectivités	Ratio linéaire en gestion / nb d'agents
Moyenne des seize départements contrôlés en 2019	11,6
Moyenne des six départements de montagne en 2019	14,3
Moyenne départements ruraux, < 500 000 habitants (4) 2019	17
Collectivité de Corse en 2020	9,6
Collectivité de Corse en 2025	10,4

Source : Chambre régionale des comptes (CRC) d'apres le tableau des effectifs transmis par la collectivité de Corse et les chiffres des rapports publics thématiques des CRC sur six départements de montagne relatifs à « l'entretien et l'exploitation du réseau routier non concédé – Exercices 2014 et suivants » (Cf. tableau n° 21 de l'annexe n° 5 au présent rapport « Effectifs permanents affectés à la voirie au sein de six départements montagneux).

Le nombre d'agents doit aussi être évalué au regard du périmètre important des tâches d'entretien externalisées par la collectivité de Corse. En effet, les activités effectuées en régie concernent pour l'essentiel l'exploitation (dont la surveillance du réseau et la viabilité hivernale), le rebouchage de « nids de poules » et le fauchage aux abords des routes.

L'entretien courant de la chaussée en elle-même (remplacement de couches de surface, pontage de fissures…) et de toutes ses dépendances (réparation d'accotements, ouvrages hydrauliques, signalisations…) est essentiellement confié à des prestataires privés, qui prennent en charge la réfection des routes et des ouvrages bétonnés. Ce sont donc autant de missions qui ne sont pas réalisées par les agents de la collectivité de Corse en interne.

Dans sa réponse, la collectivité précise, en s'appuyant sur le rapport public thématique de la Cour[39], que le modèle de gestion mixte associant régie directe et prestations externalisées est largement répandu chez les gestionnaires publics de voirie. Néanmoins, la chambre relève que les missions d'exploitation courante sont souvent assurées en interne, tandis que les opérations lourdes ou spécialisées sont plutôt confiées à des entreprises.

2.2.2.2 Une rigidité de l'effectif et un déficit de profils clés, sans vision prospective

La collectivité de Corse a hérité, avec la fusion, d'un effectif particulièrement rigide, le personnel étant de manière quasi-exclusive composé de fonctionnaires titulaires (les contractuels représentent 2% de l'effectif des routes en 2025).

La baisse du nombre d'agents observée entre 2020 et 2025 correspond essentiellement à des mobilités ou des départs à la retraite non remplacés. La collectivité de Corse a confirmé que :*« Dans le cadre de la politique de recrutement adoptée par la collectivité, la gestion des effectifs n'aboutit pas systématiquement au remplacement de tous les postes, à l'occasion des départs à la retraite ou liés à la mobilité » « afin de maîtriser le niveau de service tout en maîtrisant les coûts ».* Cette tendance risque de s'accentuer à l'avenir au vu du vieillissement important du personnel : l'âge moyen des agents dédiés aux routes, de 50 ans, est supérieur de quatre points à celui observé au sein de la fonction publique territoriale (46 ans)[40].

Or, cette politique assumée de non remplacement des départs ne s'est pas accompagnée d'une réflexion sur les moyens humains et les compétences nécessaires pour faire face aux besoins.

Parmi les postes non pourvus, plusieurs postes clés, dont des postes d'encadrement de proximité, sont vacants depuis de nombreuses années. Ainsi que le confirme la collectivité, certains territoires demeurent dépourvus de chef de secteur, en particulier les régions du Fiumorbu, de Sartène et de Vico, territoires par ailleurs peu attractifs en raison de leur faible densité de population[41]. Or, ces agents assument un rôle charnière, assurant à la fois des missions d'encadrement mais aussi le suivi opérationnel des travaux et projets d'investissement. Faute de pouvoir remplacer ces postes par des mouvements internes, la collectivité n'a pas procédé à la publication de leur vacance en externe sur la période sous revue[42].

De même, certains services font face à un manque prégnant d'ingénieurs[43]. C'est particulièrement le cas du service des ouvrages d'art, doté d'un seul agent technique de catégorie A, alors même que ce patrimoine est particulièrement étendu en Corse.

---

[39] Cf. rapport public thématique de la Cour susmentionné (2022).

[40] Chiffres 2023, issus du rapport annuel sur l'état de la Fonction publique, édition 2025.

[41] Dans les rughjoni/antennes de Sartène et du Fiumorbu, trois secteurs sur quatre n'ont pas de chefs de secteurs. A Vico, les deux chefs de secteurs sont vacants.

[42] La collectivité confirme qu'un seul poste de chef de secteur a été diffusé en externe sur toute la période.

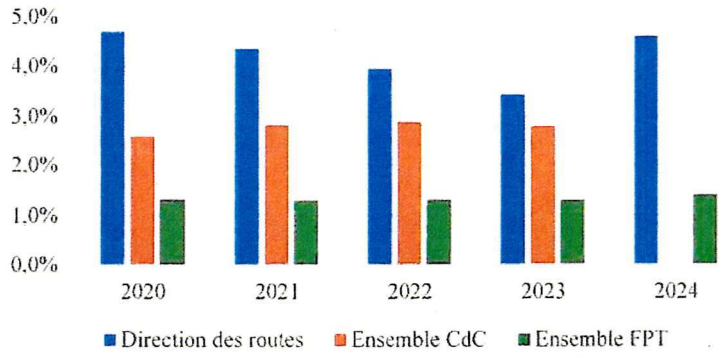
[43] Constat également relayé par le président du Conseil Exécutif lors de la troisième session extraordinaire de l'Assemblée de Corse des 26 et 27 juin 2025 : *« Dans les routes aujourd'hui, on manque d'ingénieurs, on manque aussi d'opérationnels dans certains secteurs. »* (présentation du rapport n° 158 Organisation des services de la collectivité de Corse -nouvel organigramme).

Malgré ces difficultés, jusqu'en 2025, la collectivité de Corse n'a pas été en mesure de communiquer à la chambre un effectif cible par direction. En 2025 a été adopté un « référentiel en organisation » (REO) qui doit néanmoins encore faire l'objet de réajustements et qui reste dans l'attente d'un schéma directeur d'exploitation, qui n'a pas encore vu le jour (cf. ci-dessous). De fait, selon ce référentiel, plus de 100 postes demeurent non pourvus, aussi bien dans le nord que dans le sud[44]. La collectivité n'a pas non plus fourni d'éléments relatifs à la politique de gestion prévisionnelle des emplois, des effectifs et des compétences (GPEEC) qu'elle met en œuvre dans le domaine routier, permettant de définir une trajectoire et d'envisager les besoins à venir.

Recommandation n° 1. : Mettre en adéquation l'effectif cible avec les besoins réels de la collectivité et notamment, le futur schéma directeur d'exploitation.

S'ajoute une autre difficulté, qui porte sur l'absentéisme pour raison de santé[45]. Si le taux d'absentéisme pour longue maladie (ou de longue durée) apparaît en deçà de celui observé au niveau de l'effectif global de la collectivité de Corse, il a tendance à augmenter sur la période et surtout, la proportion d'accidents de travail et de maladies professionnelles est, elle, davantage marquée au sein des directions des routes. Bien que variable d'une année sur l'autre, il excède durablement, d'au moins deux points de base[46], le taux observé dans l'ensemble de la fonction publique territoriale.

Graphique n° 10 : Taux comparé d'accidents du travail : emplois permanents des directions des routes, de la Collectivité de Corse (CdC) et fonction publique territoriale (FPT) dans son ensemble



Source : Chambre régionale des comptes à partir des données transmises par la CdC, des rapports sociaux uniques 2022 et 2023 de la collectivité et des chiffres issus de l'Observatoire de l'absentéisme dans les collectivités territoriales, publié par le courtier en assurance Willis Towers Watson (WTW).

[44] Soit 17 % des postes ouverts. Les postes non pourvus correspondent d'une part à des départs non remplacés depuis la fusion et d'autre part à des postes créés, notamment depuis la réorganisation de 2025.

[45] Voir annexe n° 6, tableau relatif aux taux d'absentéisme pour raison de santé.

[46] Les chiffres sur le taux d'absentéisme présentés par la CdC sont en outre minorés car calculés en jours calendaires d'absence et sur la base de 365 jours travaillés, alors que les indicateurs au niveau de la fonction publique territoriale sont calculés en fonction de jours ouvrés d'absence et du nombre de jours travaillés dans l'année. Sources : Rapports sociaux uniques de la CdC pour 2022 et 2023 - Observatoire de l'absentéisme dans les collectivités territoriales, publié par le courtier en assurance Willis Towers Watson (WTW).

Si ce taux d'absentéisme s'explique par la nature des missions exercées (dangerosité et contraintes physiques des travaux de voirie), les maladies liées aux conditions de travail font partie des catégories d'absence dites « compressibles » sur lesquelles la collectivité peut agir par la mise en place de mesures de prévention spécifiques.

La gestion des ressources humaines dédiées aux routes nécessite une vision stratégique à plus long terme, de manière à proposer une trajectoire plus lisible et soutenable des moyens humains, tenant compte des différentes difficultés évoquées ci-dessus.

2.2.3 Un défaut d'organisation et de suivi de l'activité des agents d'exploitation

L'exploitation et l'entretien courant des routes, de nature essentiellement préventive, qui constituent la principale activité exercée en régie par la collectivité de Corse et mobilisent de nombreux agents sur tout le territoire, requièrent une planification et un suivi étroit des interventions. Ce suivi s'impose d'autant plus au sein des directions de l'exploitation, confrontées à un déficit en personnels d'encadrement dans plusieurs secteurs.

Jusqu'à la période la plus récente, les principales campagnes d'entretien[47] sont programmées en amont, une à deux fois par an, très localement par le chef d'équipe et/ou le chef de secteur, à partir des observations de terrain réalisées lors de la surveillance du réseau. Le planning est par la suite actualisé de manière hebdomadaire en fonction des conditions météorologiques, des incidents et des urgences.

Aucun document général d'organisation n'a été établi à l'échelle des directions ou agences et ne définit de niveaux de service par activité, ni les moyens à mettre en œuvre pour y répondre. Faute d'un cadre global, chaque service territorialisé définit ses propres priorités à son échelle. Le directeur et le chef d'agence disposent d'un accès et de la possibilité de modifier les programmes mais cette action se fait au cas par cas. Seule la viabilité hivernale fait l'objet d'interventions planifiées, du 15 novembre au 15 mars, en fonction des objectifs définis dans des documents cadres d'orientation (DOVH, déclinés par antennes en Plan d'Exploitation PEVH).

Par ailleurs, le système d'information Géoinnov permettant de centraliser la programmation et le suivi des interventions n'est, à ce jour, utilisé que de manière très partielle.

À l'origine destiné à la localisation et à la connaissance du réseau, cet outil permet de géolocaliser les agents sur le terrain[48], de planifier l'activité par équipe et par type de travaux, mais également de programmer les astreintes. L'applicatif a également vocation à retracer l'état d'avancement des missions réalisées en régie ou externalisées.

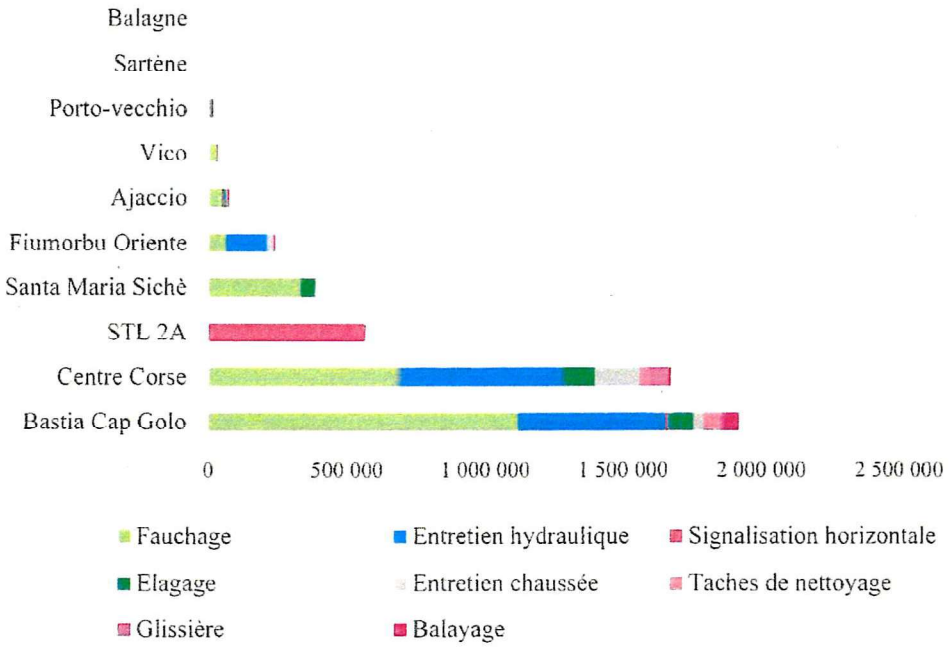
Or, ce logiciel, dont le déploiement a débuté en 2022, ne permet pas encore le suivi opérationnel des travaux : l'extension du module est prévue en 2026, avec pour objectif de disposer d'un historique quotidien précis des actions réalisées.

---

[47] Notamment le fauchage, l'élagage, et l'entretien hydraulique.
[48] *Via* smartphone GPS ou sur cartographie depuis un poste de travail.

En outre, à l'achèvement des contrôles de la chambre, l'outil faisait encore l'objet d'un usage très limité et inégal selon les équipes. Aucune donnée n'a été transmise à la chambre avant 2024. En 2025, seuls deux antennes et un service travaux et logistiques (STL) renseignent réellement leurs travaux *via* cet outil. Très peu les programment. De même, une planification des astreintes n'est effective que pour la Corse-du-Sud.

Graphique n° 11 : Linéaires (en mètres) de travaux réalisés par antennes et par activité tels que renseignés au sein du logiciel Géoinnov en 2025



Source : Chambre régionale des comptes à partir des extractions transmises par la collectivité de Corse à partir du logiciel.

La collectivité a précisé que de nouveaux services ont commencé à planifier leurs tâches dans l'outil à compter de 2026 et que la dynamique était appelée à se généraliser et à s'intensifier cette année.

De fait, à ce stade, la collectivité de Corse n'est pas en mesure de réaliser un bilan précis et chiffré des activités conduites[49] par les agents des directions de l'exploitation. Lorsque les données sont présentes, elles ne sont pas, de surcroît, renseignées par antenne (mais seulement par équipes), ce qui n'en facilite pas l'exploitation.

Le logiciel ne retrace pas non plus les travaux hors régie, entièrement sous-traités aux prestataires, comme le renouvellement de portions de chaussée.

[49] Par jours de travail ou linéaires de travaux effectués par exemple.

Pourtant, utilisés à leur plein potentiel, ces logiciels de suivi par activité peuvent significativement améliorer l'efficacité des interventions. L'analyse statistique des missions réalisées en fonction des équipes et des secteurs peut notamment permettre de tirer des enseignements en matière d'externalisation mais aussi, de gestion des heures supplémentaires et des astreintes.

De fait, sur les six dernières années, même les activités traditionnellement exercées en régie ont donné lieu à des prestations externalisées pour des montants parfois conséquents.

Tableau n° 8 : Exemples de trois prestations externalisées avec leurs montants (en euros)

Prestations en €	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Déneigement[50]	192 602	384 055	372 846	741 014	715 755	748 813
Nettoyage balayage / déchets évacuation	146 218	139 450	91 923	56 832	303 629	470 653
Fauchage / débroussaillage / élagage	371 819	765 728	799 556	901 013	1 123 452	464 930

Source : Chambre régionale des comptes à partir des extractions du SIRH (comptes 611 et 615 et objet des mandats de paiement).

Pour ces activités, en dehors de la viabilité hivernale[51], l'externalisation se décide au cas par cas, sans qu'une stratégie globale ait été définie.

Recommandation n° 2. : Assurer le déploiement des fonctionnalités du logiciel interne Géoinnov pour le suivi des activités des agents d'exploitation et généraliser, d'ici fin 2026, l'usage de ce logiciel à l'ensemble des services des deux directions de l'exploitation.

La collectivité de Corse a indiqué, en réponse à ces observations, que le déploiement des fonctionnalités du logiciel interne Géoinnov faisait partie intégrante de sa stratégie, dans le but d'assurer, notamment, un suivi renforcé et une traçabilité accrue des tâches réalisées, qu'elles soient exécutées en régie ou externalisées.

Par ailleurs, l'organisation des astreintes d'exploitation, dites « généralisées » (hors viabilité hivernale) n'a pas été revue depuis la création de la collectivité de Corse. Les délibérations organisant ces astreintes datent des ex-conseils départementaux et proposent une organisation différente entre la Corse-du-Sud et la Haute-Corse. Or, chaque année, ce sont en moyenne près de 1,2 M€ d'astreintes généralisées et liées à la viabilité hivernale qui sont versées aux agents d'exploitation des routes (1,7 M€ en incluant les heures supplémentaires effectuées dans ce cadre).

---

[50] Dont location d'engins. Le déneigement (traitement curatif) est confié en bonne partie à des prestataires externes, tandis que les agents d'exploitation des routes interviennent surtout sous forme préventive (salage).

[51] Dans le document DOVH précité, il est précisé que 10 circuits de déneigement (sur les 37 existants)

Recommandation n° 3. : Soumettre à l'Assemblée de Corse l'adoption de nouvelles délibérations définissant le régime des astreintes généralisées pour l'ensemble des agents des directions des routes.

En réponse, la collectivité de Corse a indiqué avoir engagé, dès le début de l'année 2026, une réflexion d'ensemble en vue d'aboutir à un dispositif unifié des astreintes.

CONCLUSION INTERMEDIAIRE

Les dépenses allouées aux routes représentent la première politique publique de la collectivité de Corse, atteignant 123 M€ par an en moyenne, dont 82 M€ par an d'investissements. La moitié de cette somme a été dédiée aux travaux de gros entretien et de maintenance. La part de ces dépenses dans l ensemble des investissements de la collectivité ne cesse toutefois de diminuer depuis 2020, avec une baisse marquée en 2025.

En parallèle, les infrastructures routières ont généré 41 M€ par an de dépenses de fonctionnement, dépenses qui demeurent contenues sur la période et dont trois-quarts correspondent à des charges de personnel.

La politique routière mobilise en effet près de 600 agents, dont l'essentiel est affecté à l'exploitation et à l'entretien courant des routes. Si les deux directions de l'investissement ont récemment fusionné, l'organisation administrative de la compétence reste largement héritée des ex-départements et présente des lourdeurs et une complexité qui n'ont pas été résolues avec la création de la collectivité unique. La persistance d'effectifs et de pratiques divergentes entre les deux directions de l'exploitation, associée à l'absence de personnels d'encadrement et d'ingénieurs dans certains secteurs, non remplacés sur la période, illustrent une gestion peu dynamique des ressources humaines. Enfin, la planification et le suivi de l'activité des agents d'exploitation apparaissent encore insuffisants et mériteraient d'être modernisés.

3 LES DOCUMENTS ET OUTILS DE PILOTAGE STRATEGIQUES

La collectivité territoriale de Corse a voté son premier schéma routier en 2003, lequel a été profondément revu à la baisse en 2011 avec l'abandon des grandes déviations au profit notamment des traverses.

S'en est suivi l'adoption du Schéma Régional des Infrastructures et des services de Transport (SRIT), qui est un des trois schémas[52] constitutifs du PADDUC, et qui constitue le volet infrastructures de transports du PADDUC adopté par l'Assemblée de Corse le 2 octobre 2015. Il concerne à la fois le transport public de personnes et le transport de marchandises, ainsi que les infrastructures correspondantes.

[52] Avec le schéma de cohérence écologique et le schéma de mise en valeur de la mer.

S'agissant des infrastructures routières, le SRIT tient compte du schéma directeur routier adopté par la collectivité territoriale de Corse en 2011. Son objectif est « de construire sur la durée du PADDUC un programme qui tienne compte des moyens financiers programmés à court terme et de ceux qui devront être mobilisés à plus long terme ».

En matière d'aménagement des infrastructures de transport à l'échelle régionale, le SRIT, bien que voté en 2015, reste donc à ce jour le cadre de référence et de formalisation des grandes orientations. L'actualisation des orientations en matière d'aménagement des infrastructures routières devrait s'opérer dans le cadre de la révision du PADDUC.

Toutefois, la définition d'un cadre de référence et la formalisation des grandes orientations en matière d'investissement ne sont pas en soi suffisantes. Il convient de déterminer les priorités et de traduire en termes budgétaires la programmation des investissements.

La collectivité territoriale de Corse a donc adopté en 2017 un plan prévisionnel d'investissement (PPI) pour la période 2017-2026, dans l'objectif de disposer d'un outil de programmation opérationnelle et lisible pour l'ensemble des acteurs dans le domaine du réseau routier territorial et départemental.

3.1 Le Schéma Régional des Infrastructures et des services de Transport

Le SRIT est organisé de façon classique avec un diagnostic, des orientations et un programme d'actions détaillé.

Le diagnostic dresse un état des lieux des infrastructures de transports en Corse et une analyse de la mobilité des personnes.

Fort de ce diagnostic, le schéma a défini les orientations et priorités pour répondre aux besoins de mobilité des habitants et des touristes, tout en améliorant les conditions de déplacement des personnes au sein des bassins de vie et entre les différents niveaux de l'armature urbaine[53], telle que définie dans le PADDUC.

Ce dernier a arrêté les orientations pour les infrastructures routières.

Pour les routes territoriales, trois priorités ont été fixées sur le long terme :

- Le désengorgement des entrées et sorties des agglomérations ajaccienne et bastiaise, pensé dans l'optique de ne pas faire de nouveaux vecteurs de périurbanisation ;
- Les opérations ponctuelles de sécurisation sur les axes accidentogènes ;
- Les aménagements de traverses pour résoudre des difficultés de trafic estival.

Pour les routes départementales, les enjeux identifiés sont la complémentarité des pôles intermédiaires à l'échelle du bassin de vie et le développement des pôles de proximité, en réduisant les temps d'accès aux équipements supérieurs (maternité, hôpital...), largement supérieurs à la moyenne nationale.

[53] L'armature urbaine est constituée de différents niveaux de pôles de services depuis les pôles supérieurs d'importance régionale jusqu'aux unités villageoises en passant par différents pôles secondaires intermédiaires ou de proximité.

Le SRIT, conformément au PADDUC, vise à optimiser le maillage des infrastructures routières pour une mobilité efficace entre les pôles urbains et les bassins de vie. Ses objectifs incluent l'amélioration des liaisons entre les principaux pôles urbains, en priorisant la sécurité, ainsi que l'amélioration de la desserte des grandes infrastructures. Il cherche également à renforcer les liaisons entre les villages et les pôles secondaires ou intermédiaires proches. Le SRIT encourage le recours aux modes de déplacement alternatifs à la voiture en solo, tels que la marche à pied, le vélo, et les modes collectifs routiers ou ferroviaires. Enfin, il vise à améliorer l'accessibilité des voies routières aux usagers non motorisés, notamment dans les pôles urbains.

L'actualisation des orientations en matière d'aménagement des infrastructures routières doit s'opérer dans le cadre de la révision du PADDUC. Cependant, cette dernière qui répond à une obligation légale, aurait dû intervenir en 2021. Or, la révision du PADDUC n'a été lancée qu'à l'été 2025. La méthode et le calendrier adoptés prévoient des étapes d'études, de débat et d'enquête publique programmées jusqu'à 2028.

3.2 Le plan prévisionnel d'investissement pour la période 2017-2026 : un document préfigurateur avant fusion, demeuré très partiel et sans suivi opérationnel

3.2.1 Un PPI préfigurateur, avant fusion, porteur de grandes ambitions

Le SRIT trouve donc sa déclinaison financière dans ce plan prévisionnel d'investissement (PPI) adopté en 2017 pour la période 2017-2026 qui évalue un volume global d'investissements de 1,303 Md€, réparti entre les réseaux routiers territorial et départemental, le réseau ferroviaire et les infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Le PPI se donne pour objectif de disposer d'un outil de programmation opérationnelle et lisible pour l'ensemble des acteurs dans le domaine du réseau routier territorial et départemental.

La période s'étend de 2017 à 2026, soit 10 ans, en cohérence notamment avec les délais de mise en œuvre du programme exceptionnel d'investissement[54] (PEI), principal levier financier de ce plan, grâce à un taux maximal de financement des projets de 70 % du montant hors taxes.

[54] Lancé en 2002, le PEI en faveur de la Corse a permis l'engagement de près de 2 Md€ d'investissements, dont 70 % financés par l'État, sur une durée de près de 20 ans, autour des trois grands axes - renforcer les infrastructures de base, améliorer les services collectifs et mettre en valeur l'espace régional (https://www.ccomptes.fr/fr/publications/les-enseignements-du-programme-exceptionnel-dinvestissements-en-faveur-de-la-corse).

Le plan précise que les critères d'éligibilité des opérations proposées seront le niveau de maturité des projets, les sources de cofinancement possible (PEI, CPER, DCT, FNADT[55]), la cohérence avec le PADDUC et le SRIT, la cohérence avec les projets des intercommunalités, et lien avec les transports externes.

Les montants globaux figurant dans ce PPI sont les suivants :

- Réseau routier territorial : 463 M€ (363 M€ pour les projets de modernisation et 100 M€ pour les opérations de maintenance.) ;
- Réseau routier départemental : 405 M€ (141 M€ pour les projets de modernisation et 264 M€ pour les opérations de maintenance).

S'agissant de la modernisation du réseau routier territorial, le document présente une liste prévisionnelle d'opérations pour un montant total de 363 M€, ainsi que les recettes escomptées au titre du PEI. Y sont listées 53 opérations plus ou moins importantes par leur montant (cf. annexe n°7). Le plan comprend le programme d'investissement (coût net des investissements) et le programme de financement (affectation des autorisations de programme, inscription des crédits de paiement entre 2017 et 2026). Pour la conservation du patrimoine routier territorial, constituant l'autre volet d'investissement, 10 M€ par an sont prévus à ce stade.

S'agissant du volet des routes départementales, la programmation détaillée n'a pas été arrêtée. Une enveloppe globale de 405 M€ a été réservée et répartie à hauteur de 35 % pour la modernisation du réseau et 65 % pour la conservation du patrimoine. Le premier volet comprend des opérations visant à modifier substantiellement les caractéristiques fonctionnelles ou regénérer la structure, tandis que le second consiste à effectuer les travaux permettant de maintenir le réseau en l'état ou de l'améliorer très ponctuellement.

Le plan souligne que la programmation détaillée nécessite de posséder un diagnostic physique du réseau pour connaître l'état des chaussées, une classification des routes et une prospective financière. Le document indique que, sur la base d'une large concertation, la collectivité de Corse proposera le nouveau schéma routier de Corse.

3.2.2 Un PPI qui demeurera très partiel, sans intégrer le périmètre des routes départementales

Le document précise que pour assurer la fiabilité de cet outil d'aide à la décision, il est indispensable de prévoir une actualisation annuelle, sous la forme d'un bilan d'étape de sa mise en œuvre.

Un article spécifique du PPI est dédié à son suivi en précisant :

« Seront mis en œuvre des outils de suivi de l'exécution des programmes à la fois en termes physiques et financiers :

. Comptes rendus réguliers de l'avancement des opérations
. Bilan annuel budgétaire
. Et organisation de visites de chantier.

---

[55] CPER : contrat de plan Etat-Régions ; DCT : dotation de continuité territoriale ; FNADT : fonds national d'aménagement et de développement du territoire.

Par ailleurs, le bilan des opérations comportera une mesure des effets des investissements sur le trafic, la sécurité et une comparaison avec ceux escomptés. Sera également conduit l'état des lieux du réseau pour suivre l'évolution qualitative. »

Bien que le PPI ait prévu les conditions nécessaires à son efficience, les outils de suivi et les actualisations n'ont jamais été produits. La CdC n'a transmis aucune évaluation annuelle, ni aucun bilan du plan. La seule actualisation n'est intervenue qu'en juillet 2025 soit huit ans plus tard et six mois avant la fin du plan.

L'outil prospectif de planification, qui devait éclairer les élus dans leurs choix en prenant en compte les capacités financières de la collectivité, s'avèrera au final non utilisé et n'apportera aucune valeur ajoutée et restera un cadre stratégique sans mise en œuvre opérationnelle aboutie.

Le PPI aurait dû permette à la collectivité de Corse instituée en 2018 d'inscrire son action dans une vision stratégique, lisible et transparente. L'actualisation du document programmatique aurait dû inclure, entre autres, les opérations de rénovation ou grosses opérations de maintenance décidées pour les routes départementales.

L'absence d'actualisation du document révèle, au contraire, l'absence d'une stratégie d'investissement de la collectivité de Corse en la matière. Cette dernière, qui a donc investi sans réel cadre directeur, a justifié cette situation par des contraintes liées à la réorganisation institutionnelle, à l'intégration du réseau routier départemental et au contexte de crise.

La chambre maintient qu'en considération d'orientations stratégiques qui conservent toute leur pertinence, l'actualisation du plan prévisionnel d'investissement s'avérait indispensable, *a minima* afin d'intégrer les routes départementales. Un PPI se doit d'être évolutif afin de pouvoir s'adapter à la réalité économique, aux choix faits en cours de programme par les élus, aux nouvelles prévisions financières et aux dérives temporelles.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le SRIT, voté en 2015, est le cadre de référence pour l'aménagement des infrastructures de transports en Corse. Il fixe les priorités pour les routes territoriales et départementales, visant à désengorger les agglomérations d'Ajaccio et Bastia, améliorer les liaisons urbaines, renforcer les dessertes des grandes infrastructures et les liaisons entre villages et pôles secondaires.

Ces objectifs ont été traduits en termes budgétaires dans un plan prévisionnel d'investissement pour la période 2017-2026.

Cependant, bien que le plan ait prévu les conditions nécessaires à son efficience, les outils de suivi n'ont jamais été produits. La seule actualisation du plan a eu lieu en juillet 2025, soit huit ans plus tard et six mois avant son échéance.

L'outil de planification, qui devait éclairer les élus dans leurs prises de décision en tenant compte des capacités financières de la collectivité, n'a apporté aucune valeur ajoutée, restant un cadre stratégique sans mise en œuvre opérationnelle aboutie.

4 LE BILAN DU PLAN PREVISIONNEL D'INVESTISSEMENT 2017-2026

Le bilan des investissements présenté à l'Assemblée de Corse en juillet 2025 met en avant un niveau de réalisation du PPI 2017-2026 dans le domaine routier, jugé globalement satisfaisant. Selon la collectivité, le niveau d'investissement réalisé a permis de répondre aux principaux enjeux stratégiques identifiés lors de l'élaboration du programme, notamment la modernisation du réseau, le rééquilibrage routier avec l'intégration des anciennes routes départementales, le désengorgement des deux grandes agglomérations, l'amélioration de l'accessibilité des bassins de vie ruraux et la sécurisation des infrastructures.

L'appréciation de ce bilan par la chambre s'avère toutefois plus nuancé, constatant l'absence d'un suivi consolidé et exhaustif des opérations conduites sur la période.

L'actualisation tardive de la programmation en fin de période, son caractère partiel pour les opérations d'entretien et de maintenance et la difficulté à établir un bilan opérationnel précis ont, en effet, nui à une mise en œuvre optimale du programme.

4.1 Les multiples insuffisances de la programmation

La collectivité a rencontré d'importantes difficultés pour présenter, dans des délais raisonnables, une vision consolidée et exhaustive des opérations réalisées sur la période sous revue, y compris celles inscrites au PPI 2017-2026.

La procédure AP/CP[56] visant à planifier sur plusieurs années la mise en œuvre des investissements n'a pas été appliquée au niveau de l'opération figurant au PPI, ce qui a accru l'absence de lisibilité budgétaire et rendu difficile une gestion et un suivi consolidés des opérations.

4.1.1 Une gestion en AP/CP à décliner au niveau de l'opération

La gestion en AP/CP traduit l'affichage politique en réalité budgétaire et favorise la lisibilité de l'action. L'autorisation de programme (AP) est un engagement permettant aux élus de se prononcer sur des programmes pluriannuels d'investissement en appréhendant le coût global de l'opération. Le crédit de paiement (CP) correspond à la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des AP correspondantes.

[56] Le règlement budgétaire et financier précise qu'en investissement les crédits sont gérés sous forme d'autorisations de programme (AP) à l'exception, notamment, des mouvements financiers (capital de la dette), des opérations de régularisation comptable et des opérations d'ordre.

Le PPI adopté en 2017 présentait ainsi 53 opérations de modernisation avec, pour chacune d'elle, une AP permettant d'afficher l'enveloppe maximale des dépenses qui pouvaient être engagées. Pour chaque AP, un échéancier des crédits de paiement a été établi, présentant la répartition prévisionnelle de ces derniers jusqu'en 2026.

Ce mode de gestion en AP/CP exige une reprise des informations sur la réalisation comptable (consommation des CP) de chaque opération dans le système de gestion de la collectivité. L'échéancier des CP doit être actualisé régulièrement, *a minima* une fois par an, pour prendre en compte les contraintes propres à chaque opération. On estime ainsi les CP en fonction de la réalisation physique des projets. Le suivi par mise à jour périodique implique que les échéanciers soient révisables, dans la limite de l'égalité entre le montant de l'AP votée et la somme des CP annuels.

Or, la CdC n'a pas révisé les CP en fonction des avancements physiques des chantiers, ne serait-ce qu'une fois par an. Par conséquent, les données transmises ne permettent pas de connaître l'état de réalisation des 53 opérations retenues au titre de ce PPI.

La chambre a ainsi relevé une fiabilité limitée dans le suivi des opérations. Cette situation se caractérise notamment par l'absence de clôture officielle de certaines opérations et par des délibérations manquantes concernant les ouvertures, compléments ou retraits d'AP.

De plus, il n'y a pas de connexion entre les AP votées et les opérations de travaux. En effet, les AP votées par les élus ne correspondent pas aux opérations listées dans le PPI mais à de grands ensembles que sont la voirie départementale, la voirie territoriale et le parc de la voirie. Elles disposent d'un objet similaire d'année en année, et ne diffèrent que par leur millésime. La programmation se traduit donc par des AP fusionnées, difficiles à rapprocher des AP d'origine contenues dans le PPI.

Pour l'exécution des AP, des affectations de crédits sont effectuées sur les programmes budgétaires dédiés aux réseaux routiers départementaux et territoriaux (1121 et 1132) par arrêté délibéré en conseil exécutif. Les rapports d'affectation précisent le montant d'AP votées par programme et proposent d'abonder chaque opération de maintenance ou de modernisation des montants nécessaires à la mise en œuvre des opérations planifiées.

Pour la maintenance, sur chaque programme, diverses opérations génériques récurrentes permettent ainsi de financer les opérations de gestion et d'entretien de la voirie. Les montants sont affectés selon une logique de gestion des stocks et tiennent compte des besoins en CP exprimés pour chaque typologie de maintenance.

Ce mode de fonctionnement a eu pour conséquence de priver l'Assemblée de Corse d'une vision claire et à long terme de l'avancée des projets.

Recommandation n° 4. : Mettre en œuvre un suivi des autorisations de programme (AP) et crédits de paiement (CP) par opération, afin de disposer d'une vision globale de chaque projet.

Dans sa réponse aux observations provisoires, la collectivité de Corse a indiqué que le vote d'une autorisation de programme par opération routière individualisée nuirait à la lisibilité dès lors que le programme constitue l'unité pertinente de mise en œuvre d'une politique publique.

La chambre considère, au contraire, que si le PPI et la gestion en AP/CP étaient construits selon une même logique, à savoir au niveau de l'opération, la lisibilité serait renforcée. Cette harmonisation structurelle permettrait d'avoir un pilotage à la fois au niveau d'une politique publique (délimitée par chaque autorisation de programme) et au niveau de chaque projet routier (renvoyant à chaque opération, renseignée au sein d'une autorisation de programme et du PPI).

4.1.2 Une programmation des opérations de modernisation profondément modifiée

L'actualisation du PPI intervenue en 2025 est intervenue dans un contexte spécifique, à la suite de la délibération de l'Assemblée de Corse relative à un projet routier (déviation d'Olmeto) [57], par laquelle celle-ci a demandé au conseil exécutif de procéder à l'actualisation du PPI 2017-2026. Par délibération du 25 juillet 2025, l'Assemblée de Corse a donc approuvé cette actualisation et a pris acte de la clôture anticipée du plan au 31 décembre 2025. La délibération précisait qu'une seconde actualisation serait faite pour intégrer l'intégralité des données 2025 et dresser le bilan final du PPI 2017-2026. Cette seconde actualisation n'a toujours pas été réalisée à ce jour mais serait envisagée au printemps 2026, selon la collectivité de Corse.

Cette révision est donc intervenue en toute fin de période, huit ans après l'adoption du plan et un an seulement avant son échéance. Elle y intègre des opérations non prévues initialement mais essentielles, notamment sur le réseau départemental avec des projets inscrits dans la dernière tranche du PEI et cofinancés à 70 %.

4.1.2.1 Un quasi-doublement des opérations dans un bilan au périmètre non exhaustif

L'analyse croisée du PPI initial et de son bilan présenté aux élus en juillet 2025 met en évidence plusieurs écarts (cf. tableau n° 9).

[57] Délibération n° 25/005 AC du 30 janvier 2025 relative à l'approbation du projet de déviation d'Ulmetu. À cette occasion, un amendement déposé par le groupe « Un Soffiu Novu » et approuvé demandait la révision du PPI de 2017. Le président du conseil exécutif de Corse s'est engagé à présenter, dans un délai de six mois, une actualisation de la délibération n° 17/120 AC du 27 avril 2017 ayant approuvé le PPI des infrastructures de transport, initialement limitée à sa composante routière.

Tableau n° 9 : Évolution du périmètre et du volume financier du PPI 2017-2026

	Nombre d'opérations	Routes territoriales	Routes départementales	Montant estimatif (M€)
PPI initial	53	53	0	362,9
Opérations reprises au bilan 2025	52	52	0	362,6
...Dont opérations ajournées	*6*	*6*	*0*	*43,4*
Opérations ajoutées en cours de période	46	16	30	132,4
Total présenté au bilan 2025	**98**	**68**	**30**	**495**

Source : Chambre régionale des comptes d'après les données de la collectivité de Corse.

Le nombre d'opérations figurant dans le document adopté en 2017 diffère légèrement de celui présenté dans le bilan. Au total, 52 opérations initiales sont reprises, contre 53 prévues lors de l'adoption du plan (cf. annexe n°8).

Au-delà de cet écart, l'actualisation intervenue en 2025, dans le cadre de la clôture anticipée du PPI 2017-2026 et de l'élaboration du nouveau plan, a acté l'ajournement de six opérations initialement programmées[58], pour un montant estimatif de 43,4 M€, au motif de contraintes réglementaires, financières ou techniques, ainsi que d'arbitrages de priorisation. Ces reports sont constatés en fin de cycle, sans que l'évolution de ces opérations au cours de la période d'exécution n'ait fait l'objet d'un suivi intermédiaire formalisé présenté à l'Assemblée. Parmi ces six opérations ajournées, cinq ne sont finalement pas reprises dans le nouveau plan, la sixième étant rattachée dans un projet routier plus global[59]. La programmation initiale a, par ailleurs, évolué, avec l'intégration de 46 opérations supplémentaires en cours de période.

Le nombre d'opérations ajoutées représente un volume presque équivalent à celui des opérations initialement programmées et reprises dans le bilan. Cette évolution traduit une modification substantielle du contenu du plan. Ces opérations, dont l'essentiel relève du réseau départemental, ont été intégrées au PPI sans qu'aucune actualisation formelle du plan n'ait été soumise à l'Assemblée avant juillet 2025. Aucune délibération antérieure ne mentionne, dans ses visas ou dans son dispositif, l'intégration de ces opérations au PPI.

Ainsi, le périmètre des opérations présenté au bilan 2025 comprend 98 opérations pour un montant estimatif global de 495 M€, contre 53 opérations représentant 363 M€ dans le PPI adopté en 2017, soit une augmentation d'environ 36 % du volume financier sur la période.

[58] Il s'agit des opérations suivantes : le contournement de Penta di Casinca, celui de Ghisonaccia, la dénivellation du carrefour de Montesoro, le giratoire de l'Oriente à Corte, celui de la route de Livia, et la dénivellation du carrefour de Bodiccione.

[59] La dénivellation du carrefour de Bodiccione est intégrée au projet de la pénétrante d'Ajaccio.

Élaboré peu avant la fusion institutionnelle, le PPI 2017-2026 ne comprenait que des opérations relevant du réseau territorial. L'intégration progressive de 30 opérations du réseau départemental, intervenue lors de l'actualisation de 2025, s'inscrit dans une logique d'unification des politiques routières et d'harmonisation de la programmation à l'échelle du réseau dont la collectivité a désormais la charge. Ces opérations représentent près des deux tiers des 46 opérations supplémentaires au PPI initial.

Par ailleurs, il apparaît, à l'examen de la liste des opérations réalisées entre 2020 et 2025, que certaines opérations comparables à celles incluses dans le PPI, telles que des travaux de création de nouvelles voies, d'amélioration de la sécurité ou de révision des tracés, n'ont pas été intégrées dans le bilan du PPI soumis aux élus. Pourtant, ces projets répondent tout autant à des enjeux de désenclavement de zones rurales ou de réduction de la congestion dans les agglomérations.

Dans ces conditions, le périmètre des opérations relevant du PPI ne paraît pas précisément délimité et ne peut être regardé comme exhaustif. Plusieurs exemples peuvent illustrer le caractère incomplet du PPI :

- La création d'une voie nouvelle RD 31 pour accéder à l'hôpital (opération approuvée en 2019, réceptionnée en 2022, dont le coût est de 1,4 M€) ;
- L'aménagement de la traversée de Quenza (opération approuvée en 2019, réceptionnée en 2023, dont le coût est de 2 M€) ;
- La rectification de tracé de la RD 420 « col de Tana », approuvée en juin 2017 mais engagée en 2019 et réceptionnée en 2021, cofinancé par le programme exceptionnel d'investissement (PEI), dont le coût est de 1,6 M€ ;
- Le calibrage et la rectification de tracé entre le pont de Piconca et Ciaconu sur la RD 757 (opération approuvée en 2020, réceptionnée en 2023 pour un coût de 1,1 M€).

4.1.2.2 Une programmation au bénéfice de la Corse du Sud

Le PPI initial adopté en 2017 présentait une répartition équilibrée des opérations programmées (27 en Haute-Corse, 26 en Corse-du-Sud), bien que les montants estimatifs soient déjà plus élevés en Corse-du-Sud. Les 52 opérations reprises au bilan 2025 ne modifient pas sensiblement cette configuration. En revanche, celles ajoutées en cours de période bénéficient au territoire du sud.

Le périmètre actualisé comprend ainsi 59 opérations dans le territoire du sud contre 39 en région du nord. Les données de programmation présentées dans le tableau n° 11 montrent une répartition géographique des opérations désormais plus favorable au sud du territoire, qui concentre 60 % des opérations programmées et 63 % des montants d'investissement.

Tableau n° 10 : Répartition territoriale des opérations d'investissement

	Nombre d'opérations programmées en Haute-Corse	Montant prévisionnel des opérations en Haute-Corse (M€)	Nombre d'opérations programmées en Corse du sud	Montant prévisionnel des opérations en Corse du sud (M€)
PPI initial (53 opérations)	27	152,5	26	210,5
Bilan 2025 (98 opérations)	**39**	**184**	**59**	**311**

Source : Chambre régionale des comptes d'après les données de la collectivité de Corse.

Le nombre d'opérations augmente de 127 % en Corse-du-Sud, contre 44 % en Haute-Corse, tandis que les montants d'investissement progressent respectivement de 48 % et 21 %.

Dans son bilan, la collectivité de Corse a assumé un rattrapage en faveur de la région ajaccienne, qu'elle inscrit dans le prolongement d'une priorisation engagée par la précédente collectivité. Elle justifie ce choix par un niveau historiquement plus faible d'investissements routiers dans ce secteur au cours des décennies antérieures.

Elle indique, à cet égard, que près de 80 % des demandes de cofinancement déposées dans le cadre de la dernière convention PEI 2017-2021 concernent le territoire ajaccien. L'analyse des données confirme cette orientation. Les prévisions de cofinancement bénéficient majoritairement à la Corse-du-Sud, qui concentre 16 opérations sur 20, soit 80 %, contre quatre en Haute-Corse. Parmi ces opérations localisées dans le sud, la région ajaccienne en regroupe à elle seule 75 %, soit 12 sur 16.

L'examen des montants estimatifs des opérations programmées sur la période 2017-2026, qu'elles bénéficient ou non d'un cofinancement, confirme cette tendance. Les opérations dont le coût prévisionnel dépasse 10 M€ correspondent, pour l'essentiel, aux projets les plus importants. L'analyse des quinze premières opérations en volume financier montre qu'elles sont majoritairement localisées dans le sud (cf. liste ci-dessous). Cette répartition s'inscrit dans l'objectif de désengorgement des principales agglomérations et d'amélioration de la fluidité des grands axes défini par le PPI, qui concerne prioritairement le sud.

Tableau n° 11 : Les 15 premières opérations du PPI dont le coût prévisionnel dépasse 10 M€

Opérations inscrites au PPI 2017-2026	RT/RD	Typologie	Territoire (EPCI)	PPI 2017	Ajoutée au PPI en cours de période	Montant estimatif TTC
Tunnel de Bastia	RT 11	Grands travaux de modernisation	CA de Bastia	oui	non	36 500 000 €
Voie nouvelle Caldaniccia - Bodiccione (devenue penetrante Nord-Est d'Ajaccio)	RT 31	Grands travaux de modernisation	CA du Pays ajaccien	oui	non	33 000 000 €
Déviation de Sainte-Lucie-de-Porto-Vecchio	RT 10	Deviation/traverse	CC de l'Alta-Rocca	oui	non	29 700 000 €
Voie nouvelle Bastia - Furiani	RT 11	Deviation/Traverse	CA de Bastia	oui	non	27 500 000 €
Quatre Creneaux de depassement a Roccapina	RT 40	Grands travaux de modernisation	CC du Sartenais Valinco Taravo/CC du Sud Corse	oui	non	24 200 000 €
Denivellation du carrefour de Montesoro (operation ajournee au bilan)	RT 11	Amenagement desecurite	CA de Bastia	oui	non	16 500 000 €
Amenagement des carrefours de Socordis et de Baleone (Giratoire de la Gravona)	RT 20	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	oui	non	16 500 000 €
Ex RD 81 amenagement de la Balisaccia jusqu'a la Liscia	RD 81	Amenagement de securite	CA du Pays Ajaccien	non	oui	16 000 000 €
Deviation de Propriano	RT 40	Amenagement de securite	CC du Sartenais Valinco Taravo	oui	non	15 400 000 €
Denivellation du carrefour de Tragone - Ex RT11	RT 11	Grands travaux de modernisation	CC de Marana-Golo	non	oui	15 000 000 €
Contournement de Penta-di-Casinca (operation ajournee au bilan)	RT 10	Deviation/traverse	CC de la Castagniccia-Casinca	oui	non	14 300 000 €
Amenagement du fond de baie d'Ajaccio	RT 21	Grands travaux de modernisation	CA du Pays ajaccien	oui	non	14 300 000 €
Voie nouvelle Alata - Loreto	RT	Grands travaux de modernisation	CA du Pays ajaccien	oui	non	13 750 000 €
Requalification de la rocade d'Ajaccio - Giratoire d'Alata / Giratoire de Bodiccione	RT	Grands travaux de modernisation	CA du Pays ajaccien	oui	non	13 200 000 €
Amenagement de la mise a 2x2 voies de Socordis Baleone	RT 20	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	oui	non	11 000 000 €

Source : Chambre régionale des comptes d'après les données de la collectivité de Corse.

Bien que cette concentration des projets d'envergure réponde aux enjeux portés par le PPI et soit assumée par la collectivité, elle entraîne, simultanément, une répartition plus restreinte des opérations de modernisation dans certains territoires de Haute-Corse. L'objectif d'amélioration de l'accessibilité des bassins de vie et de modernisation des réseaux secondaires demeure ainsi limité dans cette partie du territoire. Les opérations d'ampleur y sont moins nombreuses et se concentrent essentiellement autour de l'agglomération bastiaise. Ainsi, plusieurs communautés de communes bénéficient de peu de projets d'investissement inscrits à la programmation 2017-2026, voire d'aucun projet structurant, comme c'est le cas de celles du Cap Corse et du Nebbiu-Conca d'Oro (cf. annexe n° 8).

4.1.3 Une programmation très empirique et partielle des opérations d'entretien et de maintenance

Comme indiqué *supra*, le PPI n'intègre pas les opérations de maintenance des routes et, sur la période sous contrôle, la collectivité de Corse ne s'est pas dotée d'un plan pluriannuel dédié aux grosses réhabilitations et renouvellements de chaussée (plan prévisionnel de maintenance). Il en ressort que près de deux-tiers (61 %) des travaux d'investissement consacrés à la politique routière, soit 280 M€ sur la période, ont été réalisés en dehors de tout cadre stratégique et pluriannuel.

Ceci s'explique notamment par une absence de données globales et objectives sur l'état des routes, l'auscultation étant intervenue tardivement (voir ci-avant).

La collectivité de Corse a confirmé qu'avant la réalisation de la campagne d'auscultation des chaussées et, *a minima*, jusqu'à la fin de l'année 2025, les travaux ont été programmés sur la base d'une remontée des besoins et de critères qui s'avèrent essentiellement empiriques et conjoncturels, à savoir :

- La connaissance de l'état des chaussées par les agents « sur le terrain » (chefs de secteur, chefs des antennes, techniciens chargés d'opération). Cette connaissance reposait à la fois sur l'âge du dernier revêtement, ainsi que sur l'état de dégradation constaté par inspection visuelle, dans le cadre de l'activité de surveillance du réseau ;
- Certains enjeux préalablement identifiés (importance de l'axe et du trafic supporté) ;
- Les remontées des usagers et des élus locaux ;
- Les contraintes et disponibilités budgétaires.

De surcroît, selon les services, seuls les travaux les plus lourds, comme le renforcement de chaussées et d'accotement ou les travaux sur ouvrage d'art, ont fait l'objet d'une programmation annuelle arbitrée par le conseil exécutif[60], étant précisé que la collectivité n'a pu transmettre à la chambre qu'une liste très partielle des opérations validées à ce titre sur la période sous contrôle.

Les tableaux communiqués recensant les opérations programmées ne sont, en effet, disponibles que depuis 2024 et ne couvrent qu'une partie des travaux effectivement réalisés *in fine*[61]. Ils ne font pas non plus apparaître les critères de sélection qui ont conduit à retenir ou à écarter les opérations proposées.

Pour les opérations de moindre envergure et les commandes récurrentes, comme les petites opérations de sécurité ou la pose de signalisations ou glissières, la collectivité a fait le choix de les planifier sous forme d'enveloppe globale. Les travaux sont ensuite entérinés de manière mensuelle voire hebdomadaire par le DGA ou les directions des routes[62].

Si cette gestion permet une certaine souplesse, elle n'assure pas un pilotage stratégique et n'offre pas une vision claire et consolidée des investissements réalisés, alors même que ces menus travaux représentent des sommes conséquentes sur la période (cf. ci-dessous). Cette enveloppe recoupe des travaux de toute nature et ne permet pas de retracer les campagnes de renouvellement

L'exécution des travaux s'est donc faite au fil de l'eau et de manière globalisée, selon « une logique de stocks » en fonction des crédits disponibles, sans règle claire entre dégradations constatées et crédits affectés, démontrant une absence de réelle programmation jusqu'à une période très récente.

Au regard des montants concernés mais aussi, de l'état dégradé du réseau et de son évolution, une programmation pluriannuelle de l'ensemble des travaux (hors imprévus) apparaît plus que jamais indispensable au maintien en l'état du patrimoine routier de la collectivité et permettrait de déployer une stratégie à moyen terme.

---

[60] Voir l'annexe n° 9 au présent rapport qui présente les modalités de programmation des travaux selon un logigramme, fourni par la collectivité.

[61] À titre d'exemple, en 2024, les opérations programmées (et entérinées) ne concernent que le renforcement de chaussées et représentent 13,5 M€ TTC, sur 15 M€ de dépenses effectivement réalisées au titre de ces opérations.

[62] Idem, voir annexe n° 9 (logigramme).

Afin d'améliorer la transparence relative à la programmation des plus petits travaux, de nature récurrente, la collectivité est donc encouragée, sans pour autant abandonner la programmation par enveloppe globale pour les travaux difficilement programmables, à définir de manière précise et à porter à la connaissance des élus la liste des travaux récurrents et des campagnes de renouvellement des dispositifs de retenue et de signalisation qu'elle entend réaliser chaque année.

Recommandation n° 5. : Limiter le recours aux enveloppes globales aux seuls travaux qui ne peuvent faire l'objet de campagnes de recensement et de programmation annuelles.

Dans sa réponse aux observations provisoires, la collectivité de Corse insiste sur la nécessité pour elle de maintenir ces enveloppes globales permettant une souplesse de gestion et répondant à des impératifs opérationnels. Elle s'engage par ailleurs, pour les opérations les plus importantes relevant de ces catégories de travaux, à renforcer leur anticipation au moyen d'un travail de recensement et de programmation annuelle.

4.2 Les travaux routiers réalisés jusqu'en 2025

4.2.1 Le bilan financier des grosses opérations de maintenance : une part importante d'opérations non programmées et imprévues

À défaut d'une vision qualitative des opérations de maintenance réalisées et de données quantitatives fiables (linéaire de chaussée rénovée, nombre d'ouvrages d'art traités, etc.)[63], seul un bilan financier peut être dressé, en fonction de grandes catégories d'opérations génériques.

En moyenne sur la période, 47,3 M€ d'investissements annuels ont été consacrés à la maintenance des infrastructures routières par la collectivité de Corse.

[63] La collectivité n'a pas été en mesure de fournir ce type de données à partir des travaux réellement réalisés. Elle avance des chiffres en procédant uniquement par extrapolation ou estimation, ce qui ne garantit ni la réalité ni la fiabilité des données, ni même des ordres de grandeur.

Tableau n° 12 : Détail des dépenses de maintenance par typologies d'opérations entre 2020 et 2025 (en euros)

en €	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Travaux dits programmés	19 514 656	31 903 812	30 445 468	26 447 336	24 863 757	12 394 896
Dont renforcement de chaussées	*11 601 304*	*17 905 568*	*20 413 879*	*13 753 241*	*15 131 353*	*5 631 126*
Dont aménagement des accotements	*4 564 565*	*6 572 582*	*6 859 520*	*7 438 396*	*5 800 157*	*3 584 099*
Dont travaux sur ouvrages d'art	*3 348 787*	*7 425 662*	*3 172 069*	*5 255 699*	*3 932 247*	*3 179 671*
Travaux planifiés par enveloppe globale	8 246 664	12 487 231	12 384 115	14 045 523	12 525 992	8 741 805
Dont petites opérations de sécurité	*4 177 297*	*6 819 547*	*5 401 925*	*6 337 661*	*4 768 644*	*2 782 544*
Dont signalisation	*1 886 567*	*2 246 489*	*1 790 765*	*2 016 515*	*1 882 395*	*2 683 204*
Dont dispositif de retenue	*1 555 873*	*1 537 888*	*1 676 765*	*2 088 981*	*1 482 379*	*1 354 244*
Dont travaux en accès difficile	*626 927*	*1 883 307*	*3 514 660*	*3 602 366*	*4 392 573*	*1 921 813*
Travaux non programmables	5 837 011	4 621 764	9 560 327	7 630 858	7 311 680	6 160 335
Dont travaux urgence et sécurité	*3 318 517*	*2 838 474*	*4 444 540*	*3 842 346*	*6 287 936*	*5 185 184*
Dont travaux urgence en zone amiante	*2 518 494*	*1 783 290*	*5 115 787*	*3 788 512*	*1 023 744*	*975 151*
Études (non rattachées à des opérations individualisées)	3 865 981	5 017 572	5 259 764	4 870 156	4 700 407	3 764 888
Total travaux de maintenance	**37 464 312**	**55 030 379**	**57 649 674**	**52 993 873**	**49 401 837**	**31 061 924**
Total travaux d'investissement (maintenance et modernisation)	**78 664 313**	**89 765 778**	**84 749 675**	**85 323 599**	**78 891 700**	**51 291 488**
Part des travaux de maintenance	48 %	61 %	68 %	62 %	63 %	61 %

Source : Chambre régionale des comptes à partir des comptes, des extractions du SIGF et des données transmises par la collectivité.

Les travaux de maintenance dits « programmés » (avec les précautions indiquées ci-avant, au § 5.2.3) ont représenté seulement la moitié de ces dépenses. Leur hausse en 2021 et 2022 s'explique par un effet de rattrapage et un effet prix explicités plus haut (voir la description des dépenses d'investissement, § 3.1.2).

Près du quart des dépenses de maintenance ont également concerné des travaux planifiés dans le cadre d'une enveloppe globale annuelle, qui s'est élevée à 11 M€ en moyenne par an. Un tiers a concerné le renouvellement de dispositifs de retenue et la signalisation. Les deux autres tiers ont recoupé une grande variété de travaux. La typologie « petites opérations de sécurité » s'avère notamment peu précise et transparente, ne permettant pas d'identifier la nature réelle des interventions concernées[64].

Enfin, des dépenses non négligeables ont été affectées aux travaux urgents, par nature imprévisibles et non programmables. Celles-ci fluctuent de manière importante d'une année sur l'autre, en fonction notamment de l'aléa climatique. La hausse constatée en 2022 s'explique notamment par les conséquences de la tempête exceptionnelle survenue en août.

À l'avenir, ce dernier poste pourrait fortement augmenter en raison du changement climatique, l'aléa rocheux devenant notamment de plus en plus prégnant. De nature essentiellement curative, ces dépenses exigent d'autant plus une programmation solide et stratégique des investissements dits préventifs, destinés à maintenir le niveau de sécurité des infrastructures routières.

4.2.2 Les principales réalisations de modernisation : un nombre limité d'opérations structurantes, des délais étendus et un financement largement externalisé

Comme mentionné précédemment, la transmission par la collectivité de Corse d'une liste exhaustive des opérations a posé à la chambre des difficultés d'exploitation.

Cette situation résulte de plusieurs facteurs cumulatifs. La collectivité indique avoir été confrontée à la complexité de la reprise des données dans le contexte de la fusion institutionnelle, notamment s'agissant des opérations issues des anciens départements. La coexistence de trois systèmes financiers distincts au cours de la période, sans outil de pilotage unique assurant la reprise, l'agrégation et la fiabilisation des données, a conduit à un suivi partiellement reconstitué *a posteriori*.

En l'absence d'autorisations de programme (AP) individualisées par opération routière (voir *supra*), le suivi budgétaire a reposé sur une codification interne dans le logiciel financier. Celle-ci permet de rattacher des sous-opérations ou sections à une opération « macro », susceptible de regrouper plusieurs linéaires ou segments distincts. Cependant, dans les données transmises, l'identification des sous-opérations reste compliquée, les libellés ne permettant pas toujours de les relier de manière certaine à une opération plus globale intégrée au PPI.

De plus, dans sa réponse aux observations de la chambre, la collectivité de Corse a indiqué que la notion d'opération « en cours » ne recouvre pas la même acception selon les documents élaborés par la collectivité[65], ce qui rend le suivi plus complexe encore.

---

[64] Une analyse détaillée des mandats de paiement associés à cette catégorie fait à la fois apparaitre des petits aménagements qualitatifs, la remise en état d'éclairages ou encore, la maintenance de tunnels.

[65] En effet, la collectivité indique que dans le bilan de la PPI 2017-2026, une opération était en cours dès lors qu'elle était en phase d'étude alors que dans les documents ultérieurs, elle n'est identifiée comme telle que lorsqu'elle est entrée en phase travaux.

Dans ces conditions, l'examen des taux de réalisation du PPI, examinés successivement sous un angle quantitatif puis financier, doit être interprété avec prudence au regard des limites méthodologiques précédemment décrites. Il permet néanmoins de dégager plusieurs constats relatifs au niveau d'avancement et à l'exécution financière du PPI 2017-2026.

4.2.2.1 Un bilan opérationnel limité au terme de huit années d'exécution

Le bilan présenté par la collectivité fait apparaître, sur le périmètre actualisé de 98 opérations, 45 opérations achevées (46 %), 46 en cours d'exécution (47 %) et sept restant à engager (7 %), dont six ont été reportées lors de l'actualisation, ce qui correspond à un taux de 93 % d'opérations achevées ou en cours.

Toutefois, cette présentation appelle plusieurs réserves. La liste des opérations figurant dans le nouveau PPI, adopté le même jour que le bilan, modifie sensiblement la répartition des statuts d'avancement, ces derniers n'étant, comme indiqué plus haut, pas appréciés de la même manière selon les documents. Les données actualisées transmises ultérieurement par la collectivité confirment ces écarts, à quelques exceptions près. Ainsi, certaines opérations qualifiées « en cours », dans le bilan apparaissent « à venir » dans le nouveau PPI ou dans les données actualisées. En effet, plusieurs déclarées « en cours » dans le bilan du PPI présentent un montant de dépenses engagées nul.[66] D'autres sont difficilement identifiables ou semblent intégrées au sein d'opérations « macros » plus globales, dont le statut peut varier en fonction de l'avancement des sous opérations.[67]

La chambre considère que les écarts constatés dans la présentation du statut d'avancement et l'absence d'identification stable de certaines opérations ont limité la capacité des élus de l'Assemblée de Corse à apprécier de manière consolidée l'état d'exécution du PPI.

À partir des informations transmises par la collectivité, l'état d'exécution révisé des 98 opérations comprises dans le périmètre mis à jour du PPI diffère sensiblement, puisque les opérations achevées ou en cours ne représentent plus que 67 %, et non plus 93 % :

- 47 sont achevées (48 %) ;
- 19 sont en cours d'exécution (19 %) ;
- 19 demeurent à engager (19 %) ;
- 13 opérations[68] ne sont pas individualisées dans le nouveau PPI et les données transmises.

---

[66] Cas notamment des opérations suivantes : la déviation de Sainte-Lucie-de-Porto-Vecchio, la traverse de Lumio, ou le contournement de Isula Rossa déclarées « en cours » avec un montant engagé nul dans le bilan mais présentées avec un statut « à venir » dans le nouveau PPI et dans les données transmises.

[67] Une opération telle que la création de la voie verte Ajaccio-A Bastilicaccia semble correspondre à une opération globale regroupant plusieurs sous-opérations aux statuts différents.

[68] 13 opérations ne sont plus clairement identifiées dans le nouveau PPI ni dans les données actualisées de la collectivité. Parmi elles figurent notamment les six opérations ajournées mentionnées dans le bilan. D'autres sont rattachées à des opérations « macro », ce qui rend leur suivi difficile. Par ailleurs, trois opérations inscrites au bilan comme étant en cours, dont le report paraissait implicite, ne sont plus mentionnées ultérieurement et apparaissent difficilement rattachables à une opération plus globale.

Aux 47 opérations achevées s'ajoutent, les opérations de désamiantage du tunnel de Bastia et de construction du tunnel de Viggianello, qui constituent des sous-opérations rattachées à des projets « macro », mais conduites séparément et ayant fait l'objet de cofinancements distincts du projet global.

L'analyse révèle donc que huit ans après l'adoption du plan, moins de la moitié des opérations sont achevées et environ un cinquième n'a pas encore été engagé. Ce niveau d'exécution reste bien inférieur aux objectifs initialement définis par le plan, dont la date butoir d'achèvement était fixée au plus tard en 2026.

Par ailleurs, parmi les opérations achevées, peu concernent des projets de grande ampleur. L'examen des montants associés aux opérations, dont l'appréciation doit être faite avec la prudence rappelée ci-dessus, montre que parmi les 49 opérations achevées figurent seulement neuf projets d'un montant supérieur au coût moyen des opérations inscrites au plan (environ 5 M€), présentés dans la liste ci-dessous.

Les délais observés entre l'approbation des opérations, le lancement des travaux et leur achèvement apparaissent importants au regard du calendrier initial. Certaines opérations, approuvées bien avant 2017 puis intégrées au PPI 2017-2026, n'ont ainsi été achevées qu'après plusieurs années[69] de mise en œuvre. Dans ce contexte d'allongement des calendriers de réalisation, certaines interventions ont été dissociées du programme global, afin de pouvoir être conduites de manière autonome. À titre d'exemple, les travaux de désamiantage des chaussées du tunnel de Bastia ont fait l'objet d'une opération spécifique, en 2022, tandis que le programme d'ensemble de rénovation de l'ouvrage est toujours en cours.

[69] À titre d'illustration, l'opération de la déviation de Propriano et la construction du tunnel de Viggianello approuvée en 2002, a démarré en 2013 et s'est achevée en 2019, l'opération de calibrage et de rectification de la RD4 entre Vero et le col de Tartavello approuvée en 2016, n'a débuté qu'en 2021 pour s'achever en 2025. De même, l'élargissement de la RD 3 au col de Mercujo, approuvé dès 2010, n'a été engagé qu'en 2022 et achevé en 2023.

***Tableau n° 13 :* Opérations inscrites au PPI réalisées pour un montant supérieur à 5 M€**

Operations inscrites au PPI réalisées *(montant > 5 M€)*	RT/RD	Typologie	Territoire (EPCI)	Date d'approbation de l'operation	Montant estimatif (PPI initial)	Montant estimatif revalorisé par la Collectivité de Corse	Montant realisé TTC
Déviation de Propriano	RT 40	Aménagement de sécurité	CC du Sartinese Valincu Taravu	07/06/2002	15 400 000 €	15 400 000 €	28 183 326 €
Construction du tunnel de Viggianello (sous opération de la déviation de Propriano)	RT 40	Aménagement de sécurité	CC du Sartinese Valincu Taravu	07/06/2002	Sous opération non mentionnée au PPI	16 390 000 €	23 563 831 €
Dénivellation du carrefour de Casatorra	RT 11	Aménagement de sécurité	CA Marana Golu	07/11/2013	2 500 000 €	15 000 000 €	14 968 838 €
Requalification de la rocade d'Ajaccio - Giratoire d'Alata / Giratoire de Bodiccione	RT	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	05/02/2015	13 200 000 €	13 200 000 €	14 354 223 €
Aménagement des carrefours de Socordis et de Baleone (Giratoire de la Gravona)	RT 20	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	28/03/2019	16 500 000 €	14 385 592 €	13 667 660 €
Dénivellation du carrefour de Furiani	RT 11	Aménagement de sécurité	CA de Bastia	01/04/2011	2 950 000 €	15 000 000 €	13 491 913 €
Déviation de Figari et accès à l'aeroport ex-RD859/RD322	RD 322	Déviation / Traverse	CC du Sud Corse	25/10/2018	5 500 000 €	9 460 000 €	9 371 944 €
Traverse de la commune de Peri	RT 20	Déviation/traverse	CA du Pays Ajaccien	25/06/2007	6 380 000 €	6 380 000 €	6 349 509 €
Désamiantage du tunnel de Bastia *(sous opération du projet de renovation du tunnel de Bastia)*	RT 11		CA de Bastia		Sous opération non mentionnée au PPI	6 072 000 €	5 143 006 €

Source : Chambre régionale des comptes d'après les données transmises par la collectivité de Corse.

L'opération du tunnel de Bastia

La collectivité de Corse a engagé depuis 2007 un programme de modernisation de l'ouvrage. Cette démarche s'inscrit dans le cadre du renforcement des normes de sécurité applicables aux tunnels routiers, suite à l'adoption d'un décret de 2005[70]. Ce texte impose des exigences pour les tunnels de plus de 300 mètres, notamment en matière de dispositifs d'évacuation des usagers, de ventilation et de sécurité incendie, auxquelles l'ouvrage en cause ne répondait pas pleinement.

Une première phase, d'une durée de plus de dix ans, a été consacrée aux études, aux diagnostics de sécurité et à la préparation du programme d'intervention. Les travaux ont véritablement débuté à partir de 2018 et ont porté sur des opérations de génie civil et d'assainissement du tunnel, comprenant notamment des réparations structurelles et la mise en place d'un dispositif de traitement des eaux. Malgré ces premières interventions, le programme global de rénovation n'a été engagé que partiellement et sa réalisation est désormais planifiée jusqu'en 2029.

[70] Le décret n°2005-701 du 24 juin 2005 s'inscrit dans le renforcement des normes de sécurité des tunnels intervenu après plusieurs accidents majeurs en Europe à la fin des années 1990, notamment l'incendie du tunnel du Mont-Blanc de 1999.

S'agissant des opérations en cours d'exécution, certaines, parmi les plus coûteuses, présentent, elles-aussi, des délais de réalisation particulièrement longs. À titre d'illustration, plusieurs opérations, dont certaines emblématiques approuvées avant l'adoption du PPI 2017-2026, demeurent en cours d'exécution ou voient désormais leur échéance repoussée au-delà de la période initialement programmée :

- La voie nouvelle Bastia – Furiani, approuvée en 2005 et toujours en cours d'exécution ;
- La rénovation du tunnel de Bastia, approuvé en 2011, également en cours ;
- La voie nouvelle Caldaniccia - Bodiccione (devenue pénétrante Nord-Est d'Ajaccio), approuvée début 2017 dont l'achèvement est désormais annoncé à l'horizon 2030 ;
- L'aménagement de la Balisaccia jusqu'à la Liscia (RD 81) scindée en plusieurs sous opérations, dont certaines approuvées dès 2011, pour des travaux débutés en 2017.

Dans le cas de la pénétrante d'Ajaccio, la collectivité met en avant des contraintes procédurales et foncières, notamment l'absence de décision du juge de l'expropriation, retardant le déblocage des crédits et le lancement effectif des travaux.

Plus largement, elle souligne que la conduite d'une opération d'investissement comprend plusieurs phases successives études préalables, concertation, procédures environnementales et foncières, acquisitions conception détaillée, autant d'étapes susceptibles d'allonger les délais, en particulier au regard des exigences réglementaires et environnementales applicables.

Si la collectivité souligne, à bon droit, les contraintes propres à la conduite des lourds projets d'investissement, la chambre relève, cependant, que certaines opérations, telle la voie nouvelle Bastia-Furiani, présentent des délais de réalisation particulièrement étendus au regard de leur date d'approbation.

La voie nouvelle Bastia Furiani

Cette liaison nouvelle, longue de 4,8 km, a été conçue à la fin des années 1990 pour désengorger l'entrée sud de Bastia, fluidifier le trafic entre Furiani et la ville-centre et délester l'axe principal saturé. Après concertation en 1997, une première approbation intervient en 2001, puis une seconde en 2005 à la suite de la procédure de déclaration d'utilité publique. Le projet est alors présenté pour un montant d'environ 65 M€, avec une mise en service prévue à l'horizon 2010.

Les travaux ont débuté en 2008, mais la date butoir a été repoussée à plusieurs reprises, d'abord à 2018, ensuite à 2028, et enfin à 2030. Bien que des ajustements soient inévitables dans tout projet d'infrastructure, certaines difficultés soulevées par la collectivité soulèvent des questions sur la préparation initiale, comme les déviations de réseaux humides, encore nécessaires en 2020, et l'apparition en 2022 d'un problème d'amiante environnemental. Un retard de vingt ans par rapport au calendrier initial dénote une durée de réalisation particulièrement longue, d'autant plus que certaines contraintes actuelles auraient pu être identifiées dès le départ.

Par ailleurs, plusieurs opérations emblématiques, discutées avant l'adoption du PPI de 2017 puis inscrites dans ce plan, n'ont jamais été engagées et voient désormais leur échéance repoussée à 2030, voire au-delà. Tel est notamment le cas de :

- la déviation de Sainte-Lucie-de-Porto-Vecchio ;
- La déviation d'Olmeto.

Le projet de déviation de Sainte-Lucie-de-Porto-Vecchio, dont la première délibération d'approbation et le lancement de la concertation publique remontent à 2014, est étudié depuis plus de quinze ans. Malgré la réalisation de nombreuses études et l'avancement des procédures administratives, sa poursuite reste conditionnée par l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Après un premier avis défavorable du conseil national de la protection de la nature en 2023, une nouvelle saisine est prévue en 2026 afin d'obtenir la dérogation nécessaire. Si celle-ci était accordée, les procédures d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique pourraient être engagées, avant les procédures d'expropriation nécessaires à la maîtrise foncière du projet, envisagées à l'horizon 2031. Dans ces conditions, le démarrage des travaux ne pourrait intervenir qu'après 2031, soit dix-sept ans après l'approbation initiale du projet.

En réponse, la collectivité de Corse considère, pour sa part, que le dépôt de la demande d'autorisation environnementale constitue une « phase capitale qui illustre les avancées majeures sur ce dossier structurant ».

Le projet de déviation d'Olmeto, dont les premières études remontent à 1997, illustre également la durée particulièrement longue de réalisation des projets d'infrastructures routières. La première concertation publique n'a été organisée qu'en 2012 et s'est heurtée à une forte opposition foncière. Depuis, des études ont été lancées afin d'identifier des solutions alternatives, conduisant à l'élaboration de nouvelles variantes de tracé pour tenir compte des contraintes environnementales et territoriales du site. Une seconde concertation publique n'a été engagée qu'à la fin de l'année 2025, afin de retenir une variante. Toutefois, bien que l'opération soit inscrite au nouveau PPI avec un démarrage envisagé en 2026, les nombreuses études et procédures réglementaires restant à engager rendent ce calendrier peu réaliste. Finalement, la réalisation de cette déviation n'interviendrait qu'au terme d'un processus engagé depuis plus de trente ans.

Pour ces deux projets, un point d'étape a été porté à la connaissance de l'Assemblée de Corse début 2025[71].

[71] Rapport d'information relatif à la déviation de Sainte-Lucie présenté lors de la session ordinaire des 27 et 28 mars 2025 et délibération relative à l'approbation du projet de déviation d'Ulmetu du 20 janvier 2025.

Les opérations de mobilité douce

La collectivité affirme conduire, depuis environ dix ans, une politique active en faveur des modes de déplacement alternatifs, en particulier pour les cyclistes et les piétons. Elle cite plusieurs projets initiés ou achevés durant cette période, majoritairement situés dans la zone ajaccienne, tels que la voie verte d'Aspretto, la bande cyclable sur l'ancienne RD111B - Montée de Capo di Feno, la voie verte des Sanguinaires, et la voie verte de Bonifacio-RT40, entre autres.

Toutefois, certaines opérations présentées comme réalisées ne le sont qu'en partie. Ces opérations globales regroupent plusieurs sous-sections, dont certaines demeurent en cours d'exécution ou n'ont pas encore été engagées, comme la voie verte des Sanguinaires, la voie verte de Bonifacio, ou encore celle « d'Ajaccio-A Bastilicaccia », réalisées seulement partiellement. Si ce découpage répond, selon la collectivité de Corse, à un phasage opérationnel cohérent et à des contraintes financières, il en résulte que moins d'une dizaine de sous-opérations ou sections (rattachées à une opération plus structurante), peuvent être considérées comme achevées sur la période 2020-2025.

Certains projets ont rencontré des difficultés de financement liées à leur niveau d'avancement. Ainsi, dans le cas de la voie verte « Ajaccio-A Bastilicaccia », dont l'achèvement était prévu en 2023 pour environ 6 km d'aménagement cyclable, le retard pris n'a pas permis de mobiliser l'intégralité des financements attendus au titre du dispositif France Relance. Ainsi, sur 1,64 M€ HT initialement prévus, 0,8 M€ seulement ont pu être versés avant l'échéance du programme fixée à fin 2024. La collectivité de Corse a présenté un nouveau plan de financement en octobre 2025 afin d'achever l'opération.

4.2.2.2 Un bilan financier reposant largement sur des cofinancements externes

Les 47 opérations achevées représentaient une estimation initiale de 128,4 M€ TTC dans le PPI. Le montant réalisé actualisé s'élève à 160 M€, soit environ 32 % de l'enveloppe globale d'investissement prévue au PPI (495 M€). Après huit années d'exécution, ce niveau d'exécution financière demeure limité. Bien que près d'une opération sur deux soit achevée, celles-ci ne représentent qu'un tiers de l'enveloppe totale, ce qui confirme que les projets les plus coûteux demeurent en cours d'exécution. Ce montant n'intègre pas les deux sous-opérations relatives à la construction du tunnel de Viggianello et au désamiantage du tunnel de Bastia, dont le coût cumulé s'élève à 28,7 M€. En les intégrant, le montant total réalisé atteint 188,7 M€ pour 49 opérations, soit un peu moins de 40 % de l'estimation globale d'investissement prévue au PPI.

Les opérations achevées reposent largement sur des financements externes. Sur les 49 opérations réalisées, 25 ont bénéficié d'un cofinancement. Sur le montant précité de 188,7 M€ (projets des deux tunnels inclus), ce sont 108,6 M€ de subventions qui ont été accordées, soit 58 % du financement.

Ces éléments soulignent l'importance des financements externes, et en particulier des concours de l'État, dans la réalisation des opérations.

Par ailleurs, il ressort du rapport annuel de performances 2023[72] élaboré par la direction du budget du ministère de l'économie et des finances qu'aucun projet n'a été déposé par la collectivité de Corse au titre du Plan de transformation et d'investissement pour la Corse[73] (PTIC) en 2023. Le document de la Direction du budget précise en effet qu'en « l'absence de transmission par la collectivité de Corse d'opérations programmables sur ces activités couvertes par l'AFITF[74], il n'a pas été possible de recourir à ce fonds de concours en 2023 ». Quand bien même l'absence de gouvernance partagée du PTIC est invoquée par la collectivité de Corse, dans sa réponse, pour expliquer cette situation, ce défaut de mobilisation du plan en 2023 a mécaniquement limité les possibilités de financement externe des projets routiers sur la période.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La chambre relève plusieurs insuffisances dans la programmation des investissements.

S'agissant des opérations d'entretien, jusqu'à la fin de l'année 2025 et avant la réalisation d'une campagne d'auscultation des chaussées, les travaux étaient programmés principalement à partir de remontées de besoins et selon des critères largement empiriques et conjoncturels.

Concernant les opérations de modernisation, la planification des projets a connu des évolutions importantes : en 2025, elle recense 98 opérations pour un montant de 495 M€, contre 53 opérations pour 363 M€ en 2017, soit une hausse de 36 %. Ces nouveaux projets, portant principalement sur le réseau départemental, n'ont pas donné lieu à une actualisation formelle du plan.

S'agissant des réalisations, la collectivité de Corse a consacré en moyenne 47,3 M€ par an à la maintenance des infrastructures routières entre 2020 et 2025, avec une proportion notable d'opérations non programmées.

Pour les opérations de modernisation, huit ans après l'adoption du plan pluriannuel d'investissement de 2017, moins d'un projet sur deux est achevé et près d'un cinquième n'a pas été engagé. Les 47 chantiers achevés n'ont consommé que 32 % de l'enveloppe globale, soit 160 M€. Parmi ces réalisations, peu concernent des projets d'envergure. De plus, certaines opérations, comme la voie nouvelle Bastia-Furiani, se caractérisent par des délais de mise en œuvre particulièrement longs.

---

[72] Rapport annuel de performances 2023, mission « cohésion des territoires », programme 162 « interventions territoriales de l'État », page 24, Direction du budget, juin 2024.

[73] Le PTIC poursuit l'engagement financier exceptionnel de l'État en Corse, afin de soutenir le développement de projets structurants, soit près de 500 M€ sur la période 2021-2027. Il a pris la suite du PEI.

[74] L'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est l'organisme financeur qui finance pour le compte de l'État, les projets couverts par le programme budgétaire 162.

5 LES PERSPECTIVES POUR LA PERIODE 2026-2030

5.1 LE NOUVEAU PPI

Par délibération du 25 juillet 2025, l'Assemblée de Corse a approuvé le premier volet du nouveau PPI des infrastructures de transport pour la période 2026/2030, incluant les domaines routier et ferroviaire. Un second volet pour les domaines portuaires, aéroportuaires et numériques était prévu fin 2025.

Cette occurrence de fin d'année 2025 devait permettre de réviser la programmation 2026-2030 pour les secteurs routier et ferroviaire, afin de prendre en compte plusieurs éléments susceptibles d'évoluer, à l'instar de la validation de la programmation infrastructurelle dans le cadre du PTIC. En effet, le PPI tient compte de la fin d'exécution du PEI et de la programmation du PTIC.

Cette actualisation n'ayant cependant pas eu lieu, l'échéance est repoussée à avril 2026. Pour autant, le nouveau PPI, qui s'inscrit dans le calendrier de révision du PADDUC, notamment sa partie relative au SRIT, est entré en vigueur le 1er janvier 2026.

5.1.1 Les scénarii budgétaires

Le PPI est construit à partir de différents scenarios budgétaires. Un scenario préférentiel est toutefois proposé, hypothèse la plus ambitieuse, dans la perspective d'une recherche active de financements associés. Le nouveau PPI anticipe les contraintes budgétaires et les négociations à mener, principalement avec l'État, concernant le financement des infrastructures de l'île.

Tableau n° 14 : Scénarios des trajectoires financières pour les routes

		Prévisionnel				
		Hypothèse pessimiste	Hypothèse réaliste 1	Hypothèse réaliste 2-Variante 1	Hypothèse réaliste 2-Variante 2	Hypothèse optimiste
Maintenance des routes	RD	38	42	42	38	42
	RT	12	13	13	12	13
	Total	50	55	55	50	55
Modernisation des routes	Total	25	30	45	38	45
Total		75	85	100	88	100

Source/note : PPI Infrastructures des transports 2026-2030.

Contrairement au PPI 2017-2026, quatre hypothèses distinctes ont été élaborées pour mieux anticiper et piloter les incertitudes budgétaires. Dans ces quatre cas de figure, les prévisions ne sont pas déconnectées du niveau de soutenabilité budgétaire. Ces scénarios tiennent compte des dépenses rétrospectivement réalisées et des besoins futurs en modernisation et maintenance des infrastructures routières.

Sur ces quatre scénarios, deux sont qualifiés de réalistes dans la mesure où ces niveaux de réalisations globaux ont déjà été atteints lors des derniers exercices.

Les hypothèses dites pessimiste et optimiste n'ont jamais été atteintes. L'hypothèse basse à 75 M€ est celle anticipant une contraction budgétaire majeure. L'exercice 2025 s'en rapproche. En termes d'impact, c'est le seul scénario qui impliquerait une suspension d'opérations de modernisation routière en cours. L'hypothèse optimiste s'élève, quant à elle, à 100 M€. Dans ce cadre, pour la partie relevant de la modernisation du réseau routier (y compris le projet de résilience de l'ex-RD 84 rattaché à la maintenance), il est prévu 231 M€ de dépenses sur cinq ans, pour un niveau de recettes attendues de 143 M€.

5.1.2 Les enjeux du nouveau PPI

Le PPI 2026-2030 poursuit les objectifs prioritaires suivants :

- La sanctuarisation du réseau existant, la maintenance du réseau routier et de ses ouvrages d'art étant pleinement intégrée au PPI.
- La résilience de l'infrastructure routière, posée comme un enjeu majeur de sécurité et d'anticipation des conséquences du changement climatique.
- Une part conséquente consacrée à la modernisation du réseau, centrée sur des objectifs d'aménagement hiérarchisés tenant compte à la fois des contraintes budgétaires et normatives et des attentes du terrain.
- La préfiguration des enjeux de la révision du PADDUC dans le domaine des infrastructures.

Le plan pluriannuel fait également ressortir des opérations routières que la CdC estime être en capacité de lancer entre 2026 et 2030, y compris au-delà de la prévision budgétaire préférentielle à 100 M€/an, opérations qui pourraient être décidées dans le cadre des futures actualisations du PPI, tenant compte de l'évolution de la conjoncture, des recettes et des négociations avec l'Etat.

Enfin, la programmation proposée viserait à mieux équilibrer les besoins en maintenance et en modernisation entre les territoires, après les efforts de rattrapage réalisés ces dernières années en matière de modernisation en Pumonte et de maintenance en Cismonte.

La collectivité de Corse a pris des initiatives pour améliorer le pilotage des opérations de modernisation. Elle a commencé à les individualiser progressivement et a mis en place un outil de gestion en mode projet, appelé « Orchestra ». Cet outil permettra de suivre le nouveau PPI à travers des tableaux de bord consolidés et un pilotage combinant une approche macro et un suivi opérationnel détaillé.

Dans l'attente, la collectivité a indiqué, dans sa réponse à la chambre, qu'une actualisation annuelle du PPI sera réalisée afin d'informer les élus sur le suivi des opérations. La chambre relève que cette évolution représentera un progrès organisationnel. Cependant, la fiabilisation complète des données historiques dépend encore de leur intégration effective dans ce nouvel outil.

5.1.2.1 Les investissements pour la maintenance du réseau

Il est ressorti des dernières études d'auscultation que les chaussées sont dans un état moyen, avec une note globale moyenne de 5,7/10. Différents scénarii en matière d'entretien des chaussées sur une durée de cinq ans ont donc été envisagés, en tenant compte de l'état de départ des chaussées, des lois de vieillissement des enrobés, de leur niveau d'entretien et du trafic relevé sur le réseau.

Il découle de ces projections qu'un budget annuel alloué au renforcement des chaussées de 23 M€ TTC conduirait à une diminution de 0.4 point de la note globale de 5.7/10 au terme des cinq ans. Pour conserver cette note, les calculs conduisent à un budget annuel de 35 M€ TTC. Enfin, pour porter la note globale à 7/10, le budget annuel nécessaire s'élèverait alors à 80 M€.

S'agissant des ouvrages d'art (plus de 14 000), comme vu *supra*, la grande majorité des ponts inspectés est en bon état apparent mais une proportion non négligeable de 15 % présente des dégradations préoccupantes et appelle une vigilance accrue.

Sur la base de ces éléments, le PPI a « sanctuarisé », quelle que soit l'hypothèse retenue, une enveloppe minimale de 50 M€ par an dédiée à la maintenance, qui comporte cinq grandes typologies :

- Renforcement et reprise de revêtements de chaussée ;
- Traitement préventif et curatif des talus et accotements (y compris les travaux d'urgence après des évènements climatiques) ;
- Maintenance des ouvrages d'art ;
- Mise à niveau et maintenance des dispositifs de sécurité (signalisation, dispositifs de retenue etc.) ;
- Prestations intellectuelles (notamment géotechniques) et foncières.

Tableau n° 15 : Prévisionnel tenant compte des différents scénarii de maintenance

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

Source/note : PPI 2026-2030.

La CdC a indiqué à titre indicatif que :

- Pour les 600 km de routes territoriales, le traitement de 30 km par an (périodicité de 20 ans) a un coût moyen estimé de 6,3 M€ ;
- Pour les 4 400 km de routes départementales, le traitement de 125 km par an (périodicité de 35 ans) a un coût moyen estimé de 13,7 M€.

Les dépenses d'entretien n'étant pas éligibles aux grands programmes nationaux et européens, la sanctuarisation de cette enveloppe de 50 M€ par an emporte, selon la chambre, un risque réel de sous-financement de la maintenance, ce qui aurait pour conséquence une baisse de la note globale des routes.

5.1.2.2 Les investissements pour la résilience des infrastructures

Face aux impacts croissants du changement climatique, la résilience des infrastructures routières est devenue un impératif stratégique. Les périodes caniculaires, les inondations et autres cycles de gel/dégel accélèrent, en effet, la dégradation du réseau.

Même si le surcoût direct lié à l'adaptation au changement climatique est difficile à chiffrer, d'un point de vue budgétaire, les aléas climatiques sont identifiés. Ils font l'objet d'affectations dédiées en fonctionnement (article fonctionnel 93846 « viabilité hivernale et aléas climatiques ») et en investissement, sur les libellés suivants :

Travaux sur ouvrages d'art ;

Renforcement de talus – travaux en accès difficile ;

Travaux d'urgence et de sécurité.

À titre d'exemple, la dangerosité des nombreux éboulements de talus doit être intégrée à la politique d'entretien et de surveillance du réseau routier.

Photo n° 1 : Exemples d'éboulements intervenus depuis 2023



Source : Collectivité de Corse.

Les travaux liés aux éboulements représentent des coûts élevés. La CdC a donc inscrit, dans le nouveau PPI, sa volonté de négocier avec l'Etat l'éligibilité aux programmes de cofinancement existants (PTIC, Fonds vert) des opérations d'adaptation au changement climatique, qui relèvent davantage de la maintenance que de la modernisation du réseau.

D'ores et déjà, dans le cadre de la programmation 2025 du PTIC, un projet structurant a été proposé à l'Etat, consistant en des travaux de résilience de l'ex-RD 84 (de Portu à Francardu) face aux risques liés aux aléas rocheux et aux effets du changement climatique.

L'idée est de faire reconnaître la maintenance comme un véritable enjeu stratégique et non une variable d'ajustement budgétaire.

5.1.2.3 Les investissements pour la modernisation du réseau routier

Comme vu *supra*, la durée relativement courte du nouveau PPI a nécessité de mettre en avant des projets déjà inscrits dans le PPI précédent, notamment en matière de modernisation du réseau routier, avec un volume moyen annuel estimé à 30 M€ sur 2026-2030.

5.1.3 Les points de vigilance relevés par la chambre concernant le nouveau PPI

5.1.3.1 Près du tiers d'opérations déjà programmées en 2017

La planification du PPI 2026-2030 comprend 129 actions, dont le coût global estimé est de 642 M€. Parmi celles-ci, 93 sont inédites, incluant deux initiatives spécifiquement consacrées à la résilience du territoire et 8 projets de mobilité douce, dont trois localisés en Haute-Corse, jusqu'alors dépourvue de toute programmation dans ce domaine.

Par ailleurs, les communautés de communes du Cap Corse et du Nebbiu Conca d'Oru, absentes des opérations inscrites au PPI au cours des huit dernières années, sont désormais intégrées à la programmation, avec cinq opérations, dont une de mobilité douce[75], marquant ainsi une évolution dans la répartition territoriale des investissements.

Toutefois, au regard du calendrier prévisionnel, la capacité d'exécution de l'ensemble de ces opérations interroge. En effet, 42 opérations, soit près d'un tiers du total, sont inscrites pour un démarrage en 2030, soit à l'échéance même du PPI. Cette situation se traduit notamment par le fait que des opérations pourtant approuvées dès 2018 ou 2019, tels que la déviation de Sainte-Lucie-de-Porto-Vecchio, les quatre créneaux de dépassement à Roccapina, ou l'aménagement en « 2x2 » voies au droit de Socordis Baleone, sont programmées pour un démarrage seulement en fin d'exécution du plan. Concentrer une part aussi importante des opérations en fin de période affaiblit la crédibilité de leur faisabilité et expose la programmation à un risque réel de décalage, voire de non-réalisation. Cette structuration du calendrier appelle ainsi à la vigilance quant à la mise en œuvre effective de la programmation.

Par ailleurs, la programmation 2026-2030 intègre 36 opérations déjà inscrites au PPI 2017-2026. Ces reprises représentent environ 28 % des opérations prévues dans le nouveau plan. Ce niveau élevé de report soulève, là encore, des questions quant à la capacité d'exécution et au réalisme du nouveau plan.

Il en résulte que près d'un tiers de la programmation 2026-2030 est constitué d'opérations provenant du précédent PPI. Certaines sont toujours en cours près de dix ans après leur inscription initiale, tandis que d'autres n'ont pas encore été engagées. Cette situation traduit davantage une prolongation de projets antérieurs qu'un véritable renouvellement de la programmation, ce qui amène à se questionner sur les délais effectifs de mise en œuvre.

S'agissant des opérations ajournées au bilan du PPI présenté en juillet 2025, sur les six recensées, cinq ne sont finalement pas reprises dans la nouvelle programmation ; une seule est intégrée au projet plus global de pénétrante. Ces opérations sont qualifiées d'ajournées par la collectivité de Corse, leur absence de reprogrammation dans le nouveau PPI ne permet pas, à ce stade, d'en apprécier les perspectives effectives de mise en œuvre.

Par ailleurs, trois opérations mentionnées au bilan[76] comme étant en cours et dont le report paraissait implicite ne figurent plus dans le nouveau plan, ni dans les données actualisées transmises par la collectivité.

---

[75] Il s'agit d'une « boucle cyclo piétonne Nebbiu (section n° 1) » entre Patrimonio et les gorges de la Strutta.

[76] Les trois opérations sont les suivantes : l'aménagement du fond de baie d'Ajaccio, le tourne à gauche de Vero et l'aménagement du giratoire RT20 / RD503.

En réponse, la collectivité de Corse précise que ces opérations correspondent en réalité à des travaux qui ne devraient pas démarrer avant 2031.

5.1.3.2 Le financement incertain des opérations de modernisation

S'agissant du financement, la collectivité met en avant, pour 2026, première année d'exécution du nouveau PPI, plusieurs éléments jugés favorables, notamment l'attribution, en décembre 2025, de quatre arrêtés de subvention au titre du PTIC. L'État s'est engagé à verser un montant de subvention de 15M€. Ces crédits doivent être intégrés lors d'une actualisation à venir du PPI, d'autres dossiers étant susceptibles d'être retenus en cours d'exercice.

Toutefois, ces subventions doivent être replacées dans le contexte des éléments structurels présents dans le nouveau PPI lui-même. Le document souligne en effet la nécessité de revoir à la hausse le volume du PTIC dévolu à la collectivité de Corse, considérant que l'enveloppe initiale de 250 M€ était, par nature, insuffisante pour répondre aux besoins de rattrapage des réseaux routier et ferroviaire.

Or, le PTIC arrive à échéance en 2027, sans qu'aucune garantie ne soit apportée quant à sa reconduction. De surcroît, l'enveloppe initiale de 250 M€ a déjà été abondée de 50 M€[77], ce qui réduit d'autant les marges de manœuvre réelles associées à ce dispositif.

Ainsi, si des notifications récentes de subventions confortent ponctuellement l'exercice 2026, la trajectoire financière du PPI demeure, à moyen terme, dépendante d'un dispositif dont la pérennité n'est pas assurée.

De surcroît, le nouveau plan de programmation des infrastructures routières prévoit 31 opérations assorties d'une demande de financement au titre du PTIC, estimées à environ 290 M€ TTC. Ces projets, après retraitement de la TVA, conduiraient alors, sur la base d'un taux de cofinancement de 70 %, à une demande de participation de l'État de l'ordre de 184,5 M€. Or, la collectivité a déjà obtenu, au titre du PTIC, 70 M€ pour les infrastructures routières (55 M€ entre 2022 et 2024, auxquels s'ajoutent 15 M€ en décembre 2025), répartis entre opérations de maintenance et de modernisation.

Dans ces conditions, et alors que le PTIC finance bien d'autres projets que les seules infrastructures routières, l'hypothèse d'un cofinancement complémentaire à hauteur de 184,5 M€ apparaît, en l'état, difficilement soutenable au regard des crédits disponibles.

Selon les derniers chiffres actualisés, la collectivité de Corse fait état d'un financement déjà mobilisé de 89 M€ au titre du PTIC, tous projets confondus. Sur une enveloppe initiale de 250 M€, le solde théorique s'établit ainsi à 161 M€. Or, comme indiqué ci-dessus, la demande de cofinancement prévisionnelle associée aux opérations routières inscrites au nouveau plan s'élève à 184,5 M€. Un tel niveau de sollicitation correspondrait à 74 % de l'enveloppe totale du dispositif et à près de 115 % des crédits restant théoriquement disponibles, générant un dépassement théorique d'environ 23,5 M€. Les ordres de grandeur observés rendent, en l'état, cette hypothèse difficilement soutenable.

Concrètement, la demande routière capterait, à elle seule, la quasi-totalité des marges du PTIC. Le financement du programme routier de 642 M€ prévu d'ici 2030, repose ainsi sur un levier dont les ressources résiduelles sont plus qu'incertaines.

---

[77] Au titre de la compensation d'un litige avec Corsica Ferries.

5.2 Un programme pluriannuel de maintenance en cours d'élaboration

Conformément au PPI 2026-2030 adopté en juillet 2025, un programme pluriannuel de maintenance (PPM), en cours d'élaboration, devrait être déployé au cours du premier semestre 2026, sur la base d'une enveloppe minimale de 50 M€ par an.

La hiérarchisation du réseau, combinée à la compréhension de son état à l'échelle insulaire, aux données sur le trafic et adossée à une trajectoire financière, peut effectivement faciliter la planification des travaux sur plusieurs années.

Le PPM constituera un document essentiel pour asseoir une véritable politique de maintenance. Grâce à une vision fine et actualisée de l'état du patrimoine routier, la CdC pourra planifier de manière optimale les interventions de maintenance, en les anticipant suffisamment tôt pour éviter que les désordres ne s'aggravent et ne nécessitent, à terme, des réparations plus lourdes et coûteuses. Cette démarche constituera également une opportunité pour renforcer l'entretien préventif, qui représente une source importante d'économies sur le long terme.

Dans le cadre des travaux préparatoires au PPM, la chambre a pu constater que la programmation des travaux de renforcement de chaussées pour l'année 2026 (annexe n° 10) a intégré, à des fins d'objectivation de la logique d'intervention, la note qualitative de chaque portion de réseau obtenue lors de la campagne d'auscultation. Ce dispositif innovant devrait donc permettre une programmation pluriannuelle, une priorisation des sections selon leurs criticité (R1 – R4) et une sécurisation des investissements dans la durée.

5.3 La nécessité de faire aboutir le schéma directeur d'exploitation

La collectivité de Corse a indiqué qu'un schéma directeur de l'exploitation routière est en cours d'élaboration et sera soumis à l'approbation de l'Assemblée de Corse en 2026. Ce plan viserait à :

- Définir un niveau de service cible pour l'exploitation routière ;
- Identifier les moyens humains, matériels et financiers associés ;
- Planifier sur plusieurs années les recrutements externes, notamment pour les postes d'encadrement, en tenant compte des capacités budgétaires, des priorités de service et de la pyramide des âges, plus élevée que la moyenne au sein de la Collectivité ;
- Rechercher des leviers d'amélioration de la productivité et d'organisation, en cohérence avec les capacités réelles des services ;
- Réexaminer le dimensionnement des équipes et des périmètres afin de sécuriser l'exploitation dans la durée.

La chambre ne peut qu'encourager la collectivité de Corse à adopter ce schéma directeur dans les meilleurs délais, en lien avec le plan pluriannuel de maintenance qui lui fait encore défaut à ce jour (cf. ci-dessus).

À l'occasion de l'élaboration de ce schéma, la collectivité gagnerait également à mieux définir sa stratégie de recours à l'externalisation, en fonction des activités et métiers qu'elle souhaite maintenir en interne. Dans cette perspective, il lui sera nécessaire d'analyser les coûts et les avantages du recours à la sous-traitance, au travers d'outils métiers et financiers appropriés afin d'objectiver ses choix.

Recommandation n° 6. : Soumettre à l'Assemblée de Corse, dès 2026, l'adoption d'un schéma directeur d'exploitation du réseau routier.

En réponse, la collectivité de Corse a confirmé que ce document sera présenté à l'Assemblée de Corse au cours de l'année 2026, après concertation avec les organisations syndicales. Il définira le niveau de service attendu en matière d'entretien du réseau routier, ainsi que les moyens humains, matériels et organisationnels nécessaires à sa mise en œuvre, notamment en régie.

5.4 L'adoption du règlement de voirie

Le nouveau règlement de voirie de la collectivité de Corse serait en voie d'adoption.

En application du code de la voirie routière, une commission consultative a été créée à cette fin par arrêté du président du conseil exécutif du 13 janvier 2026. Cette commission est chargée d'examiner le projet de règlement de voirie, avant son approbation par l'Assemblée de Corse, envisagée au premier semestre 2026.

Ce document permettra d'organiser et d'encadrer l'usage du domaine public routier. Opposable à toute occupation ou intervention sur ce domaine, il sécurisera les décisions prises en la matière par le président du conseil exécutif.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La collectivité de Corse a adopté en juillet 2025 un nouveau programme pluriannuel d'investissement (PPI) pour la période 2025-2030. Ce dernier a notamment consacré une enveloppe annuelle de 50 M€ à la maintenance du réseau routier. La chambre exprime certaines réserves quant à la faisabilité du plan, qui semble particulièrement ambitieux et dont le financement sur la période n'est pas certain.

La hiérarchisation du réseau, effective en octobre 2025, combinée à sa meilleure connaissance suite aux campagnes d'auscultation, devrait faciliter le déploiement d'un plan pluriannuel de maintenance en 2026. Ce document, inexistant sous la période de contrôle, a vocation à renforcer l'efficacité des interventions et à structurer une politique de maintenance plus proactive.

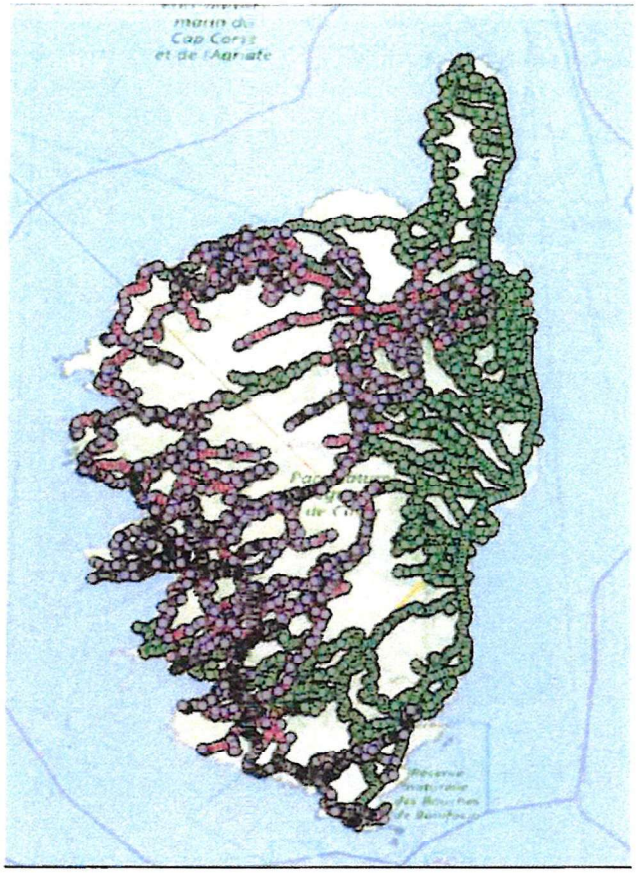
Dans cette même perspective d'amélioration, un schéma directeur de l'exploitation routière est en cours d'élaboration. Il vise à définir un niveau de service cible et à préciser les moyens humains, matériels et financiers nécessaires pour l'atteindre. Ce travail offrira également l'occasion d'ajuster, si nécessaire, le dimensionnement des équipes et les périmètres d'intervention afin d'optimiser l'organisation des services.

Enfin, la collectivité prévoit de soumettre à l'Assemblée de Corse, en 2026, le nouveau règlement de voirie, qui constituera le cadre juridique et technique actualisé pour l'organisation et l'encadrement de l'usage du domaine public routier, contribuant ainsi à sécuriser les pratiques et à améliorer la gestion du réseau.

ANNEXES

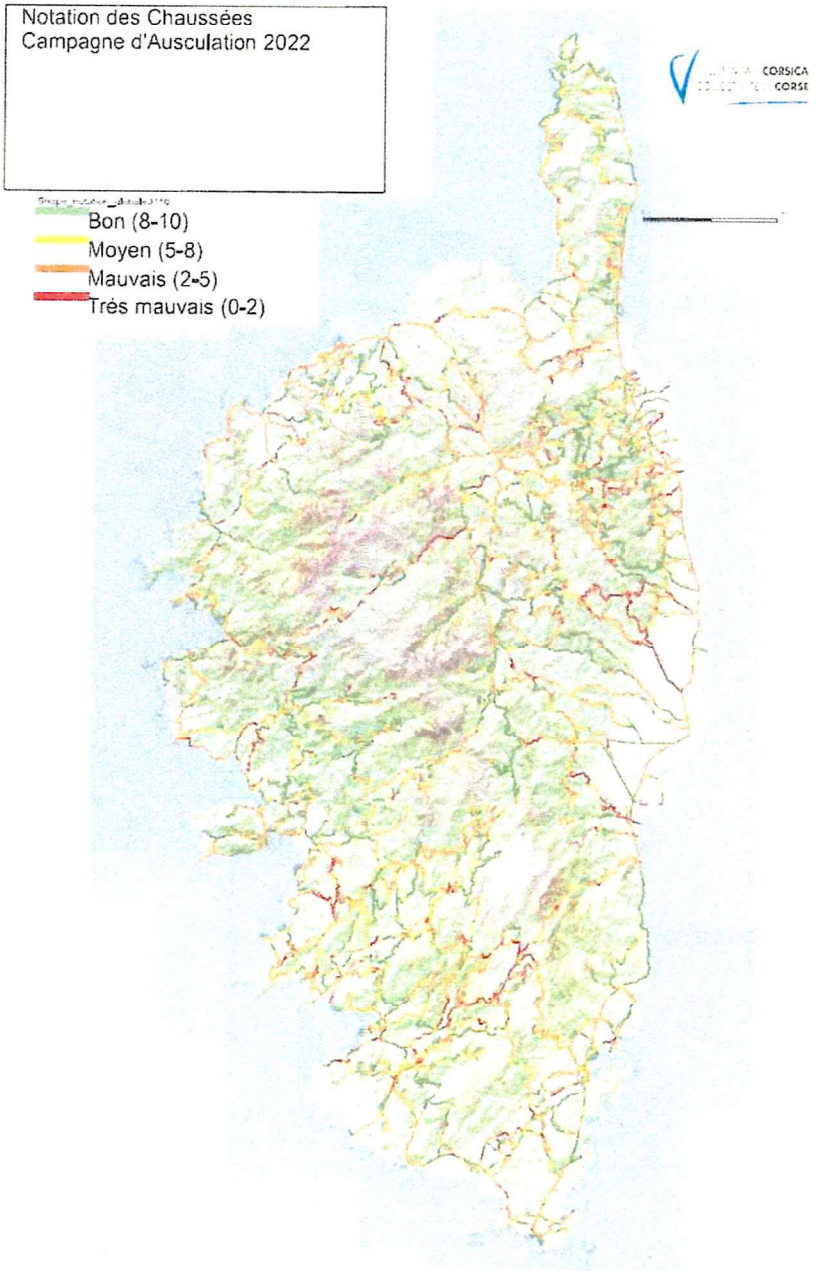
Annexe n° 1. Localisation des chaussées auscultées 79
Annexe n° 2. Notation des chaussées suite à la campagne d'auscultation 80
Annexe n° 3. Évolution des dépenses 81
Annexe n° 4. Organisation et attributions des directions de l'investissement / de la modernisation 83
Annexe n° 5. Organisation et attributions au sein des directions de l'exploitation 84
Annexe n° 6. Taux d'absentéisme 88
Annexe n° 7. Tableau prévisionnel des opérations routières inscrites au PPI 2017-2026 89
Annexe n° 8. Bilan détaillé du PPI 2017-2026 90
Annexe n° 9. Logigramme programmation et suivi des travaux 93
Annexe n° 10. Programmation des travaux de renforcement de chaussées pour l'année 2026 (PPM) 94

Annexe n° 1. Localisation des chaussées auscultées



Source/note : Collectivité de Corse.

Annexe n° 2. Notation des chaussées suite à la campagne d'auscultation



Source/note : Collectivité de Corse.

Annexe n° 3. Évolution des dépenses

Tableau n° 16 : Évolution des dépenses de fonctionnement

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Moyenne/an
Dépenses de fonctionnement	**8 132 160**	**10 765 101**	**9 788 890**	**9 940 856**	**10 918 770**	**9 477 363**	**9 837 190**
Parc de voirie	2 450 848	2 981 323	3 286 848	3 547 603	3 543 731	3 273 873	3 180 704
Maintenance et surveillance de tunnel	1 950 649	2 157 200	2 249 573	1 517 735	2 420 221	2 456 841	2 125 370
Dont surveillance tunnel Bastia	*898 686*	*744 426*	*883 978*	*575 900*	*1 044 046*	722 689	*811 621*
Fourniture matériel produit de voirie	614 966	1 334 380	1 139 584	1 690 350	1 420 199	1 149 964	1 224 907
Dont sel	*171 928*	*607 710*	*514 393*	*1 165 824*	*404 611*	*628 874*	*582 223*
Dont produits de voirie (enrobé, granulats)	*225 902*	*458 807*	*366 114*	*269 055*	*388 521*	*230 280*	*341 680*
Dont signalisation et marquage	*81 286*	*138 167*	*231 678*	*69 236*	*313 499*	*222 608*	*176 079*
Élagage/ débroussaillage/ abattage	371 819	765 728	799 556	901 013	1 123 452	464 930	737 750
Viabilité Hivernale y compris location d'engins	192 602	384 055	372 846	741 014	715 755	748 813	525 847
Location de ponts provisoires	221 527	455 468	246 276	309 613	372 248	249 821	309 159
AMO et études	193 238	724 209	301 266	197 565	140 401	103 696	276 729
Consommation fluide eau/électricité	357 737	383 526	313 788	330 395	117 427	0	250 479
Réparation / entretien / maintenance	285 310	326 216	159 650	157 017	429 973	593 150	325 219
Dont balayage, propreté	*146 218*	*139 450*	*91 923*	*56 832*	*303 629*	*470 653*	*201 451*
Autres	1 493 466	1 252 997	919 503	548 551	635 363	436 277	881 026
Dont pénalités et IM marchés	*1 127 435*	*1 872*	*136 075*	*57 814*	*114 761*	*0*	*239 659*
Dont participations versées	*80 000*	*1 069 743*	*716 912*	*394 766*	*300 000*	*98 666*	*443 348*

Source : Chambre régionale des comptes à partir des comptes et données transmises par la collectivité.

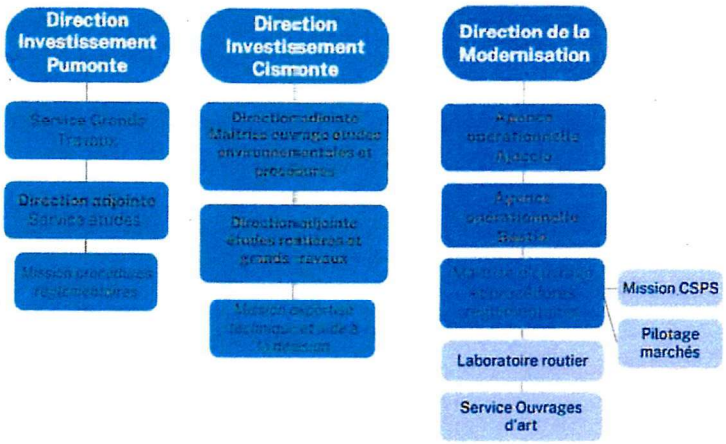
Tableau n° 17 : Évolution des dépenses d'investissement

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Moyenne/an
Dépenses d'investissement	**83 538 190**	**93 521 921**	**86 478 398**	**87 905 732**	**82 163 447**	**55 434 067**	**81 506 959**
Grands travaux	41 200 000	34 735 398	27 100 000	32 329 725	29 489 863	20 229 564	30 847 425
Études (non rattachées à des opérations individualisées)	3 865 981	6 017 572	5 259 764	4 870 156	4 700 407	3 764 888	4 746 461
Travaux de maintenance programmés	19 514 656	31 903 812	30 445 469	26 447 335	24 863 757	12 394 896	24 261 654
Dont renforcement de chaussées	*11 601 304*	*17 905 568*	*20 413 879*	*13 753 241*	*15 131 353*	*5 631 126*	*14 072 745*
Dont aménagement des accotements	*4 564 565*	*6 572 582*	*6 859 520*	*7 438 396*	*5 800 157*	*3 584 099*	*5 803 220*
Dont travaux sur ouvrages d'art	*3 348 787*	*7 425 662*	*3 172 069*	*5 255 699*	*3 932 247*	*3 179 671*	*4 385 689*
Travaux de maintenance non programmables	5 837 011	4 621 164	9 560 321	7 630 858	7 311 681	6 160 335	6 853 663
Dont travaux urgence et sécurité	*3 318 517*	*2 838 474*	*4 444 540*	*3 842 346*	*6 287 936*	*5 185 184*	*4 319 499*
Dont travaux urgence en zone amiante	*2 518 494*	*1 783 290*	*5 115 787*	*3 788 512*	*1 023 744*	*975 151*	*2 534 163*
Travaux maintenance planifiés par enveloppe globale	8 246 664	12 487 231	12 384 115	14 045 524	12 525 992	8 741 805	11 405 222
Dont petites opérations de sécurité	*4 177 297*	*6 819 547*	*5 401 925*	*6 337 661*	*4 768 644*	*2 782 544*	*5 047 936*
Dont signalisation	*1 886 567*	*2 246 489*	*1 790 765*	*2 016 515*	*1 882 395*	*2 683 204*	*2 084 323*
Dont dispositif de retenue	*1 555 873*	*1 537 888*	*1 676 765*	*2 088 981*	*1 482 379*	*1 354 244*	*1 616 022*
Dont travaux en accès difficile	*626 927*	*1 883 307*	*3 514 660*	*3 602 366*	*4 392 573*	*1 921 813*	*2 656 941*
*Parc de voirie**	3 360 259	1 538 211	1 363 744	1 899 330	1 934 980	1 606 895	1 950 570
Autres	1 513 619	2 217 933	364 978	682 804	1 336 768	2 535 685	1 441 964

Source : Chambre régionale des comptes à partir des comptes et des données de la collectivité.

Annexe n° 4. Organisation et attributions des directions de l'investissement / de la modernisation

Graphique n° 12 : Organisation des directions de l'investissement / de la modernisation



Source : Chambre régionale des comptes à partir des arrêtés d'organisation et organigrammes transmis par la collectivité de Corse.

Tableau n° 18 : Synthèse comparée des missions exercées des directions

Missions	Ex-Direction des investissements		Direction de la Modernisation
	Pumonte	Cismonte	
Maîtrise d'œuvre – Conception (EP, AVP, PRO, ACT)	Direction Adjointe études routières et OA Génie Civil Pumonte	Services études / Service Grands Travaux	Agence opérationnelle AIACCIU / Agence opérationnelle BASTIA/Service Ouvrage d'Art
Maîtrise d'œuvre – Réalisation (DET, AOR)	Direction Adjointe études routières et OA Génie Civil	Services études/ Service Grands Travaux	Agence opérationnelle AIACCIU / Agence opérationnelle BASTIA/Service Ouvrage d'Art
Conduite d'opérations (Maitrise d'ouvrage)	Direction Adjointe études routières et OA Génie Civil	Services études/ Service Grands Travaux	Agence opérationnelle AIACCIU / Agence opérationnelle BASTIA/Service Ouvrage d'Art
Etudes spécifiques : topographie, géotechnique, trafic, inspections d'ouvrages.../ études faune flore, trafic, air et santé, acoustiques, hydrauliques, paysagères, dossiers sites, études d'impact, dossier dérogation espèces protégées, parcellaires...	Direction Adjointe études routières et OA Génie Civil Pumonte / Direction Adjointe maitrise d'ouvrage en charge des études environnementales et procédures	Services études/ Service Grands Travaux/ Mission procédures réglementaires	Agence opérationnelle AIACCIU / Agence opérationnelle BASTIA/Direction Adjointe maitrise d'ouvrage en charge des études environnementales et procédures/ Service Ouvrage d'Art
Procédures réglementaires: déclaration ou autorisation Loi sur l'eau, Cas par Cas, défrichement, mise en compatibilité documents d'urbanisme, autorisation site classé, Incidence Natura 2000, dérogations espèces protégées, enquêtes publiques DUP/Parcellaire/DAUE...	Direction Adjointe maitrise d'ouvrage en charge des études environnementales et procédures	Mission procédures réglementaires	Direction Adjointe maitrise d'ouvrage en charge des études environnementales et procédures
Dossiers de subvention	Direction Adjointe maitrise d'ouvrage en charge des études environnementales et procédures	Mission procédures réglementaires	Direction Adjointe maitrise d'ouvrage en charge des études environnementales et procédures
Pilotage des marchés publics	Direction Adjointe maitrise d'ouvrage en charge des études environnementales et procédures	Mission procédures réglementaires	Direction Adjointe maitrise d'ouvrage en charge des études environnementales et procédures
Mission spécifique Tunnel de Bastia		Service Grands Travaux	Agence opérationnelle de Bastia
Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)			Direction Adjointe maitrise d'ouvrage en charge des études environnementales et procédures
Ouvrages d'art :Gestion et maintenance du patrimoine d'ouvrages d'art/Modernisation du patrimoine d'ouvrages d'art			Service Ouvrage d'Art
Laboratoire routier :Contrôle externe des chantiers (contrôles sols, bétons, enrobés,...)			Laboratoire routier

Source : Collectivité de Corse.

Annexe n° 5. Organisation et attributions au sein des directions de l'exploitation

Tableau n° 19 : Répartition des attributions par services et subdivisions au sein des directions de l'exploitation

Direction	
Secrétariat général	- **Pilotage** des ressources budgétaires, interlocuteur unique de la Direction des finances - **Contrôle** des saisies marchés publics et contrôles comptables (dans le cadre de la décentralisation de la fonction financière) - **Diffusion** de bonnes pratiques, guides...
1. Services territorialisés	
Agences	- **Gestion des procédures achats et du suivi comptable des marchés publics** - Recensement et formalisation des demandes achat - Passation des marchés subséquents et des procédures achat inférieures à certains seuils, non pris en charge par la Direction de la commande publique - Gestion administrative et comptable des marchés en cours d'exécution (émission des ordres de service, proposition d'avenants, réception des prestations...) - **Encadrement des Rughjoni / Antennes**
Rughjoni / Antennes	- **Surveillance et entretien du réseau** - **Gestion des moyens** en lien avec STL et gestion du **domaine public routier** en lien avec le service CDPR - **Maitrise d'œuvre (complète) des travaux de** maintenance et suivi de certains travaux d'investissement - **Encadrement des secteurs**
Secteurs	=Unités opérationnelles de proximité des rughjoni, qui comprennent plusieurs équipes - **Réalisation des interventions** en régie : - Fauchage/ débroussaillage et nettoyage de chaussée - Menues réparations sur chaussée et abords (nid de poules...) - Gestion des urgences et évènements climatiques (viabilité hivernale) - **Suivi des chantiers** confiés à des prestataires - **Gestion quotidienne des équipes** et planification de l'activité dans l'outil Geoinnov
2. Services transversaux, directement rattachés aux directions	
Chargés de coordonner et d'assister les services territoriaux	
STL (Service travaux et logistique)	- **Bureau logistique et sécurité du personnel** -Gestion des moyens (véhicules, engins, petits matériels, fournitures) : évaluation des besoins, commande et suivi, en lien avec la Direction des moyens roulant -Suivi des compétences des agents (plan de formation, notamment en conduite d'engins...) et des astreintes -Préparation du plan d'intervention de la viabilité hivernale - **Bureau entretien du réseau routier = réalisation de travaux spécialisés nécessitant des compétences ou des équipements spécifiques** - Elagage et signalisation horizontale (Pumonte et Cismonte) - Glissière (Pumonte) - Revêtement (Cismonte, en appui des Rughjoni) - **Bureau gestion et maintenance des équipements et tunnels** -Contrôle et, via accord-cadre, réparation d'équipements (panneaux à message variable, stations de comptage, éclairage...) -Recueil et exploitation des données de trafic
CDPR (Service Coordination du domaine public routier)	- **Bureau Gestion domaniale :** Elaboration de la doctrine, assistance aux instructeurs de terrain, contrôle et gestion des arrêtés de voirie, finalisation des avis sur autorisations de construire. - **Bureau Patrimoine routier** Administration des bases de données routières, assistance aux utilisateurs... - **Bureau Sécurité routière** Suivi de l'accidentologie, assistance à la définition de la politique de sécurité routière, gestion des autorisations administratives liées à l'utilisation de la route.

Source : Chambre régionale des comptes à partir des éléments transmis par les directions de l'exploitation (collectivité de Corse).

Tableau n° 20 : Liste détaillée des missions réalisées en interne ou externalisées au sein des directions de l'exploitation

Les différentes prestations réalisées en interne et externe				
Domaine d'activité	**Travaux/Prestations**	**Réalisation interne**	**Réalisation externe**	**Observations/Précisions**
Exploitation du réseau	Interventions suite à évènements	En majorité	Pour toute situation exceptionnelle en complément de la régie	Accidents, sinistres, intempéries
Exploitation du réseau	Viabilité hivernale	En totalité pour les traitements préventifs (salage) En majorité pour les opérations de déneigement en lien avec les forestiers sapeurs de la Collectivité	En complémentarité pour le déneigement : communes (par convention), entreprises privées	Interventions et rôles définis dans les Plans d'Exploitations de la Viabilité Hivernale (PEVH)
Maintenance du réseau	Fauchage et débroussaillage	En majorité	Recours ponctuel à des entreprises via marchés à bons de commande	Le recours à des entreprises privées est requis en cas d'immobilisation de matériels (épareuses) ou de difficultés RH ponctuelles
Maintenance du réseau	Élagage	Mise au gabarit par atelier mécanique (lamier)	Élagages/abattages via accords-cadres à marchés subséquents	Les services ne disposent pas des compétences pour des interventions techniques type travaux en hauteur, travaux sur corde. Il intervient donc pour réaliser de la mise au gabarit depuis le sol et en utilisant un lamier monté sur épareuse. Les entreprises interviennent par le biais d'accords-cadres à marchés subséquents (remise en concurrence systématique).
Maintenance du réseau	Nettoyage de chaussée	En majorité	En complémentarité pour le traitement des intempéries	
Maintenance du réseau	Entretien des dépendances hydrauliques	En majorité	En complémentarité pour le traitement des intempéries et pour les prestations d'hydrocurage	Les Services disposent de balayeuses autoportées, de mini-chargeurs équipés de godets balayeurs, souffleurs.
Maintenance du réseau	Entretien de la signalisation horizontale	En majorité pour la Corse-du Sud	En Haute-Corse et en complémentarité en Corse du Sud	2 équipes régies pour la Corse du Sud (Service travaux logistique), utilisation de marchés à bons de commande
Maintenance du réseau	Entretien de la signalisation verticale	Limitée à des opérations ponctuelles, resserrage de brides	En majorité	Utilisation de marchés à bons de commande
Maintenance du réseau	Entretien des dispositifs de retenue - Glissières	En majorité pour la Corse-du Sud	En Haute-Corse et en complémentarité en Corse du Sud	2 équipes régies pour la Corse du Sud (Service travaux logistique), utilisation de marchés à bons de commande
Maintenance du réseau	Entretien des dispositifs de retenue - Parapets et séparateurs béton	Non	En totalité	Utilisation de marchés à bons de commande

Maintenance du réseau	Entretien des chaussées	Oui menus travaux (rebouchage de nids de poule)	Oui réparations plus significatives	La CdC dispose de moyens mécaniques d'entretien des revêtements limités type blowpatchers et bi répandeurs. Les entreprises interviennent par le biais d'accords cadre multi-attributaires.
Maintenance du réseau	Entretien des équipements électriques (éclairage public, PMV, Webcam, Stations de comptage, stations météo, signalisation dynamique)	Oui menus travaux	Oui réparations plus significatives	Les services travaux et logistique disposent de moyens propres pour contrôler/commander à distance ces équipements et pour des réalisations simples. Les services disposent de marchés à bons de commande pour la majorité des interventions.
Maintenance du réseau	Entretien des tunnels	Oui	Oui	Intervention des Rughjoni pour le nettoyage, intervention des services travaux et logistique pour le suivi/contrôle des équipements de sécurité. Externalisation pour les commandes d'entretien curatif.
Maintenance du réseau	Entretien des ouvrages d'art	Ponctuellement (dévégétalisation)	En majorité	Marchés à bons de commande

Source : Collectivité de Corse.

Tableau n° 21 : Effectifs permanents affectés à la voirie au sein de six départements montagneux

Chiffres 2019	Alpes Haute-Provence	Aveyron	Doubs	Haute-Loire	Savoie	Haute-Savoie	*MOYENNE*
Linéaire en gestion (km)	**2 445**	**5 910**	**3 690**	**3 413**	**3 138**	**2 986**	***3 597***
Agents permanents affectés à la voirie	314	393	338	338	526	577,2	*414,4*
Agents travaillant sur route	239	238	211	233	339	319	*263*
Dont agents ETP pour la VH	*143*	*106*	*25*	*34*	*127*	*187,1*	*103,7*
Ratio km en gestion / agents directement sur route	**10,2**	**24,8**	**17,5**	**14,6**	**9,3**	**9,4**	***14,3***
Ratio km en gestion / agents total	**7,8**	**15,0**	**10,9**	**10,1**	**6,0**	**5,2**	***8,7***

Source : Chambre régionale des comptes à partir des rapports publics thématiques des chambres régionales des comptes des six départements « L'entretien et l'exploitation du réseau routier non concédé – Exercices 2014 et suivants ».

Tableau n° 22 : Effectif des deux directions par poste et par catégorie

Postes et catégories	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Directeur et chef d'Agence (1er niveau)	**6**	**6**	**6**	**6**	**6**	**6**
A	3	3	3	5	5	5
B	3	3	3	1	1	1
Chef de service / Rughoni (2ème niveau)	**11**	**15**	**16**	**14**	**15**	**14**
A	4	5	8	7	7	7
B	7	10	8	7	8	7
Chef de secteur / bureau (3ème niveau)	**14**	**31**	**31**	**34**	**35**	**34**
A	0	1	0	0	1	1
B	8	17	17	23	21	22
C	6	13	14	11	13	11
Chef d'équipe (4ème niveau)	**38**	**78**	**78**	**76**	**74**	**71**
B	1	3	3	5	5	5
C	37	74	74	70	68	65
Autres	0	1	1	1	1	1
Personnel administratif non encadrant	**51**	**45**	**46**	**44**	**44**	**45**
B	9	5	6	5	5	6
C	42	40	40	39	39	39
Personnel technique non encadrant	**406**	**362**	**360**	**355**	**346**	**342**
A	3	1	1	1	0	0
B	19	13	14	14	14	12
C	382	346	344	339	331	329
Autres	2	2	1	1	1	1
Autres	**33**	**5**	**2**	**1**	**3**	**1**
B	6	3	0	0	0	0
C	25	1	0	0	0	0
Autres	2	1	2	1	3	1

Source : Chambre régionale des comptes à partir du tableau des effectifs transmis par la collectivité de Corse.

Annexe n° 6. Taux d'absentéisme

Directions des routes (emplois permanents en activité au 31/12 - calcul sur jours calendaires)

Motifs	2020	2021	2022	2023	2024	2025
*Accidents du travail**	4,70 %	4,34 %	3,94 %	3,42 %	4,60 %	3,61 %
Congés longue maladie/longue durée	2,20 %	2,28 %	2,31 %	2,26 %	2,84 %	3,40 %
Maladie ordinaire	4,62 %	4,19 %	4,97 %	4,87 %	3,76 %	3,96 %
Total	***11,52 %***	***10,81 %***	***11,22 %***	***10,55 %***	***11,20 %***	***10,97 %***
Absentéisme compressible	***9,32 %***	***8,53 %***	***8,91 %***	***8,29 %***	***8,36 %***	***7,57 %***

**accident de service + accident de trajet + maladie professionnelle*

Collectivité de Corse

Motifs	2020	2021	2022	2023	2024	2025
*Accidents du travail**	2,59 %	2,82 %	2,88 %	2,79 %	2,94 %	2,61 %
Congés longue maladie/longue durée	2,76 %	3,22 %	3,47 %	4,02 %	4,22 %	4,27 %
Maladie ordinaire	4,35 %	4,79 %	6,07 %	5,08 %	4,76 %	4,88 %
Total	***9,70 %***	***10,83 %***	***12,42 %***	***11,89 %***	***11,92 %***	***11,76 %***
Absentéisme compressible	***6,94 %***	***7,61 %***	***8,95 %***	***7,87 %***	***7,70 %***	***7,49 %***

**accident de service + accident de trajet + maladie professionnelle*

Source : Chambre régionale des comptes à partir des chiffres transmis par la CdC et les rapports sociaux uniques 2022 et 2023, analyse synthétique – calculés sur la base des emplois permanents au 31/12 et en jours calendaires.

Annexe n° 7. Tableau prévisionnel des opérations routières inscrites au PPI 2017-2026

Cofinancement	RT	Opération	Montant restant à mandater TTC	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
c_PEI IV liste complémentaire	RT 10	Déviation de Santa Lucia di Porti Vecchju	29,70					3,00	9,00	9,00	8,70		
a_PEI<PEI IV	RT 10	Aménagement du Boulevard Urbain Sud de Porti Vecchju	4,40	2,50	1,90								
c_PEI IV liste complémentaire	RT 10	Contournement de Penta-di-Casinca	14,30				3,50	4,50	5,30	1,00			
	RT 10	Contournement de A Ghisunacca	5,50			0,50	4,00	1,00					
	RT 10	Traverse de Santa Lucia de Moriani	1,87			1,00	0,87						
	RT 10	Giratoire de Saint Pancrace (RT10/RD106)	1,00			1,00							
	RT 10	Aménagement de sécurité à Monte (Casamozza et Arena)	1,65			1,65							
	RT 10	Giratoire d'Agnarella - Porti Vecchju	1,10	0,50	0,60								
	RT 10	TAG de Santa Manza - RT10/RD60	0,68						0,68				
	RT 10	TAG de Suartone - RT10/RD158	0,55	0,40	0,15								
	RT 10	TAG de Cavallu Mortu - RT10/CC	0,44						0,44				
	RT 10	TAG de Canale di Verde - RT10/RD11	0,55						0,55				
	RT 10	TAG de Figareto - U Poghju A Mezana	0,55		0,55								
	RT 10	TAG de Tagliu Isu Accru - RT10/RD30	0,35			0,35							
a_PEI<PEI IV	RT 11	Tunnel de Bastia	38,50	2,00	6,00	9,00	9,00	9,00	3,50				
b_PEI IV	RT 11	Dénivellation du carrefour de Montesoro	16,50			2,50	7,00	7,00					
a_PEI<PEI IV	RT 11	Dénivellation du carrefour de Furiani	2,95	2,95									
a_PEI<PEI IV	RT 11	Dénivellation du carrefour de Casatorra	2,50	2,50									
a_PEI<PEI IV	RT 12	Voie nouvelle Bastia - Furiani	27,50	6,50	7,00	7,00	2,00	2,00	3,00				
c_PEI IV liste complémentaire	RT 20	Aménagement des carrefours de Socords et de Baleone	16,50							8,00	8,50		
	RT 20	Aménagement de la mise à 2x2 de Socords Baleone	11,00							6,00	5,00		
	RT 20	Suppression du passage à niveau de Mezzana au droit de la RD1	8,80					1,00	4,00	3,80			
a_PEI<PEI IV	RT 20	Traverse de la commune de Peri	6,38		1,00	3,38	2,00						
	RT 20	Traverse de la route du calvaire à Corti	2,20									1,00	1,20

Source : Collectivité de Corse.

Annexe n° 8. Bilan détaillé du PPI 2017-2026

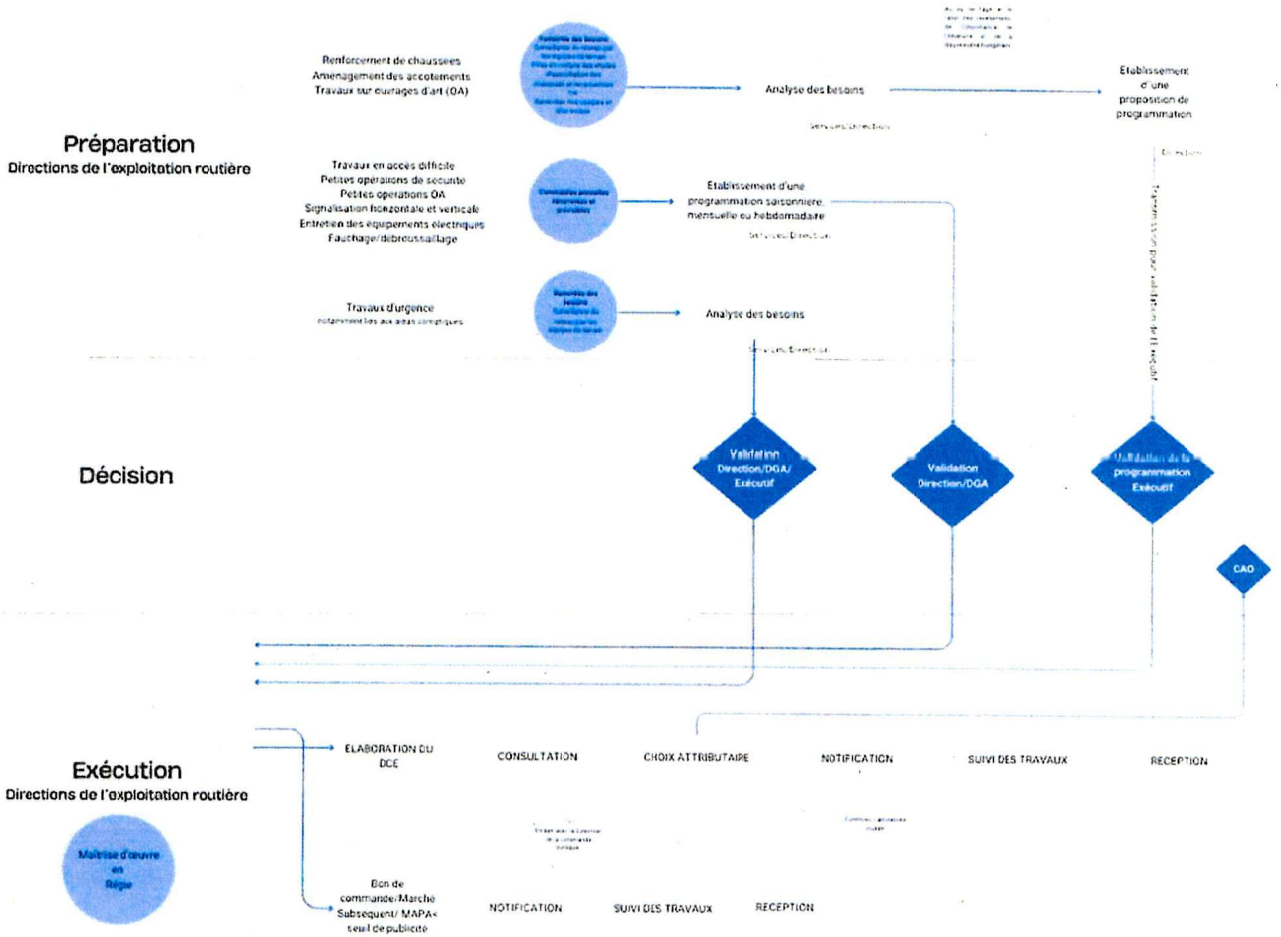
Opérations	Typologie Operation	Territoire	Cofinancement	Montant initial de l'opération	Montant revalorisé à date de juin 2025	Réalisé
OPERATIONS FIGURANT AU PPI 2017/2026						
Déviation de Santa Lucia di Portivechju Ex-RT10	Déviation / Traverse	CC de l'Alta-Rocca		29 700 000,00		0,00
Aménagement du Boulevard Urbain Sud de Portivechju	Déviation / Traverse	CC du Sud Corse	PEI	4 400 000,00	4 400 000,00	3 028 567,00
Contournement de Penta-di-Casinca	Déviation / Traverse			14 300 000,00		0,00
Contournement de A Ghisunaccia	Déviation / Traverse			5 500 000,00		0,00
Création d'un giratoire entrée Nord d'A Ghisunaccia	Aménagement de sécurité	CC Fiumorbu Castellu		800 000,00		0,00
Traverse de Santa Lucia di Muriani	Déviation / Traverse	CC de la Costa Verde	Commune	1 870 000,00	3 000 000,00	1 031 211,00
Giratoire de San Bancraziu (ex-RT10/RD106)	Aménagement de sécurité	CC de la Castagniccia-Casinca		1 000 000,00	1 000 000,00	878 612,00
Aménagement de sécurité à Monte (Casamozza et Arena)	Aménagement de sécurité	CC de la Castagniccia-Casinca	PTIC?	1 650 000,00	1 650 000,00	100 000,00
Giratoire d'Agnarella - Portivechju	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse	Commune	1 100 000,00	1 100 000,00	1 075 601,00
TAG de Santa Manza - Ex-RT10/RD60	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse		660 000,00	550 000,00	0,00
TAG de Suartone - ExRT10/RD158	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse		550 000,00	550 000,00	417 937,00
TAG de Cavallu Mortu - Ex-RT10	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse		440 000,00		0,00
TAG de Canale di Verde - ex-RT10/RD17	Aménagement de sécurité	CC Costa Verde		550 000,00	550 000,00	637 138,00
TAG de Figaretu - U Poghju A Vezzania	Aménagement de sécurité	CC Costa Verde		550 000,00	550 000,00	500 000,00
TAG de Tagliu è Isulacciu - Ex-RT10/RD30	Aménagement de sécurité	CC Costa Verde		350 000,00	850 000,00	0,00
Tunnel de Bastia (donnée financière incertaine)	Grands travaux de modernisation	CA de Bastia	PEI	38 500 000,00	40 000 000,00	18 078 510,00
Dénivellation du carrefour de Montesoru	Aménagement de sécurité			16 500 000,00	0,00	0,00
Dénivellation du carrefour de Furiani	Aménagement de sécurité	CA de Bastia	PEI	2 950 000,00	2 950 000,00	2 950 000,00
Dénivellation du carrefour de Casatorra	Aménagement de sécurité	CA Marana Golu	PEI	2 500 000,00	2 500 000,00	2 500 000,00
Voie nouvelle Bastia - Furiani y compris E5/E7 et tranchée couverte	Déviation / Traverse	CA de Bastia	PEI	27 500 000,00	50 000 000,00	9 837 516,00
Aménagement des carrefours de Socordi et de Baleone - Dénivellation du Giratoire de la Gravona	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	PEI	16 500 000,00	23 000 000,00	13 121 759,00
Ex - RT 20 Mise 2*2 voies entre Giratoire Gravona et Mizana - Dénivellation des carrefours de Baleone et d'Afa	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	PTIC ?	11 000 000,00	35 000 000,00	0,00
Dénivellation du carrefour ex-RT20/ex-RD1 - Mizana - Cutuli - Sarrula	Grands travaux de modernisation	CA du Pays Ajaccien	PTIC?	8 800 000,00	10 000 000,00	0,00
Traverse de la commune de I Peri	Déviation / Traverse	CA du Pays Ajaccien	PEI	6 380 000,00	6 380 000,00	6 349 509,00
Traverse de la route du calvaire à Corti	Déviation / Traverse	CC Centru Corsica	DSID?	2 200 000,00	1 500 000,00	0,00
Giratoire de l'Oriente à Corti	Aménagement de sécurité	CC Centru Corsica		1 100 000,00	2 500 000,00	0,00
Venacu - Tranche 1 - Carrefour Nucetu	Aménagement de sécurité	CC Centru Corsica		900 000,00	900 000,00	900 000,00
Aménagement de sécurité entre U Ponte à a Leccia et Casamozza - Création de créneaux de dépassement entre U Ponte à a Leccia et le lieu-dit	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli	PTIC?	9 350 000,00	12 000 000,00	0,00
Rectification d'un virage et d'amenagement de traverse de Funtanone di Vignale	Aménagement de sécurité	CC Marana-Golu	PEI	4 000 000,00	4 000 000,00	3 423 875,00
Aménagement de sécurité U Ponte à a Leccia - Casamozza - un créneau à Bertalogna	Aménagement de sécurité	CC Marana-Golu	PTIC?	2 750 000,00	3 500 000,00	0,00
Aménagement du giratoire Ex-RT20 / RD503	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli		2 200 000,00		0,00
TAG de Veru - RT20/RD4	Aménagement de sécurité	CC Celavu Prunelli		550 000,00	800 000,00	0,00
Traverse de Lucciana Giratoire station Marcelli	Déviation / Traverse	CA Marana Golu	PTIC?	2 200 000,00		0,00

Opérations	Typologie Operation	Territoire	Cofinancement	Montant initial de l'opération	Montant revalorisé à date de juin 2025	Réalisé
Aménagement du fond de baie d'Aiacciu	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien		14 300 000,00		0,00
Contournement de l'Isula - nouveau projet	Déviation / Traverse	CC Isula Balagna		8 000 000,00	10 000 000,00	0,00
Traverse de Lumiu	Déviation / Traverse	CC Calvi Balagna	Commune?	2 200 000,00	5 000 000,00	0,00
Giratoire Palasca - Belgudè - exRT30/RD363	Aménagement de sécurité	CC Isula Balagna		3 000 000,00		2 900 000,00
TAG d'Urtaca - Ex-RT30/RD208	Aménagement de sécurité	CC Isula Balagna		550 000,00		430 000,00
TAG des "Marines de Davia" à A Curbaghja - ex- RT30/RD313	Aménagement de sécurité	CC Isula Balagna		550 000,00	550 000,00	439 326,00
TAG de Fogata - Ex-RT30/RD151	Aménagement de sécurité	CC Isula Balagna		550 000,00	550 000,00	159 538,00
Déviation de Prupià	Déviation / Traverse	CC du Sartinese Valincu Taravu	PEI	15 400 000,00	15 400 000,00	15 400 000,00
Aménagement de la traverse de Sartè	Déviation / Traverse	CC du Sartinese Valincu Taravu	Commune/Feder	3 200 000,00	3 200 000,00	3 529 058,00
Traverse de Pitretu-Bicchisgia	Déviation / Traverse	CC du Sartinese Valincu Taravu	Commune	2 200 000,00		2 200 000,00
Aménagement des créneaux de dépassement entre Sartè et Roccapina - sécurisation du carrefour de Serraggia	Grands travaux de modernisation	CC du Sartinese Valincu Taravu/CC du Sud Corse	PTIC?	24 200 000,00	30 000 000,00	0,00
Aménagement parking Ulmetu	Aménagement de sécurité	CC du Sartinese Valincu Taravu		2 150 000,00	2 150 000,00	1695 052,00
Giratoire de la route de Livia - ex-RT40/RD268 - Modification du projet - sécurisation par la signalisation	Aménagement de sécurité			500 000,00		0,00
TAG d'Eccica A Suaredda	Aménagement de sécurité	CC Celavu Prunelli	PTIC?	550 000,00	800 000,00	510 888,00
Voie nouvelle Caldaniccia - Budiccione renommée pénétrante Nord-Est d'Aiacciu	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	PEI	33 000 000,00	50 000 000,00	5 075 654,00
Dénivellation du carrefour de Budiccione	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	PEI	5 500 000,00	16 000 000,00	0,00
Requalification de la rocade d'Aiacciu - Giratoire d'Alata / Giratoire de Budiccione	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	PEI	13 200 000,00	13 200 000,00	14 354 223,00
Voie nouvelle Alata - Loretu	Grands travaux de modernisation	CA du pays ajaccien	PTIC?	13 750 000,00	15 500 000,00	0,00
Création d'une voie dans le giratoire de Caldaniccia dans le sens Aiacciu - Sarrula	Aménagement de sécurité	CA du pays ajaccien		500 000,00	500 000,00	470 801,00
SOUS-TOTAL OPERATIONS EN COURS				236 220 000,00		34 552 891,00
SOUS-TOTAL OPERATIONS TERMINEES				82 680 000,00		77 441 944,00
SOUS-TOTAL OPERATIONS NON LANCEES				42 900 000,00		
TOTAL OPERATION PPI				**361 800 000,00**		**111 994 835,00**
OPERATIONS AJOUTEES AU PPI						
Déviation de Figari et accès à l'aéroport ex- RD859/RD322	Déviation / Traverse	CC du Sud Corse	PEI	5 500 000,00	5 500 000,00	9 371 944,00
Mise en 2X2 des créneaux du Col St-Georges et de Casalabriva	Aménagement de sécurité	CC de la Pieve de l'Ornanu	PTIC RELANCE	4 620 000,00	4 620 000,00	2 242 678,00
Création d'une voie verte Aiacciu-A Bastilicaccia	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien/CC Celavu - Prunelli	FMA/France relance	4 540 000,00	4 540 000,00	3 887 242,00
Aménagement d'une voie verte sur l'ex RT21 - Asprettu	Mobilité douce	CA du Pays ajaccien	Feder React'EU	1 324 000,00	1 324 000,00	1211055,00
Aménagement d'une voie verte du PR132+640 au PR134+080 - Bunifaziu - Ex RT40	Mobilité douce	CC du Sud Corse	Feder React'EU	3 850 000,00	3 850 000,00	2 887 480,00
Mise en 2X2 du créneau de dépassement - ex-RT20 - Tavera	Aménagement de sécurité	CC Celavu-Prunelli	PTIC RELANCE	1 000 000,00	1 000 000,00	336 102,00
Calibrage et rectification entre 2 carrefours - ex-RD268 - Santa Lucia di Tallà	Grands travaux de modernisation	CC de l'Alta-Rocca	PEI	7 150 000,00	7 150 000,00	7 003 121,00
Aménagement de l'ex RD111 sur la section Triottel- Cimetière - Aiacciu	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien	Commune/CAPA/PEI	5 400 000,00	5 400 000,00	5 534 569,00
Reconstruction de la chaussée de Pisciatellu au col de Bellevalle - Grosseto è Prugna/Albitreccia	Aménagement de sécurité	CC de la Pieve de l'Ornanu	PTIC RELANCE	5 500 000,00	5 500 000,00	4 489 664,00
Aménagement de la traverse de Livia - Ex RD268	Déviation / Traverse	CC de l'Alta-Rocca	Commune	5 135 000,00	5 135 000,00	1764 757,00

Opérations	Typologie Operation	Territoire	Cofinancement	Montant initial de l'opération	Montant revalorisé à date de juin 2025	Réalisé
Reconstruction du pont de Casalvna-Ex RD39	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli	PEI	3 300 000,00	3 300 000,00	2 891 107,00
Renforcement de l'itinéraire de l'ex RD84	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli	PEI	3 000 000,00	3 000 000,00	2 862 235,00
Renforcement de l'itinéraire de l'ex RD39	Aménagement de sécurité	CC Pasquale Paoli		2 500 000,00	2 500 000,00	2 401 415,00
Elargissement sur 3km entre Sotta et Borivoli -RD59	Aménagement de sécurité	CC du Sud Corse	PEI	1 800 000,00	1 800 000,00	502 874,00
Calibrage et rectification de la RD4 entre Vero et le col de Tartavellu	Aménagement de sécurité	CC Celavu-Prunelli	PEI	2 500 000,00	2 500 000,00	2 511 633,00
Elargissement de 4 ponts ex RD255	Aménagement de sécurité	CC Celavu-Prunelli		1 500 000,00	1 500 000,00	1 336 013,00
Traverse de Carghjese	Déviation / Traverse	CC Spelunca-Liamone	Commune	1 200 000,00	1 200 000,00	1 114 338,00
RD381 - Elargissement de la route de Lava	Aménagement de sécurité	CA du Pays ajaccien		1 400 000,00	1 400 000,00	1 398 670,00
Confortement et élargissement des ponts de Ciaconu 1 et 2	Aménagement de sécurité	CC Pieve de l'Ornano		1 000 000,00	1 000 000,00	357 610,00
Création d'une bande cyclable sur l'ex RD111B	Mobilité douce	CA du pays ajaccien	FMA	660 000,00	660 000,00	565 338,00
Ex-RT10 - Fuseaux U Viscuvatu à Prunete - Etude	Aménagement de sécurité	CC de la Castagniccia-Casinca		1 000 000,00	1 000 000,00	287 601,00
Dénivellation du carrefour de Tragone - Ex RT11	Grands travaux de modernisation	CC de Marana-Golu	PTIC	15 000 000,00	15 000 000,00	280 854,00
Sécurisation du carrefour entre l'ex RT 10 et l'ex RD 545 sur la commune d'U Sulaghju	Aménagement de sécurité	CC de Fium'Orbu Castellu	PTIC?	895 000,00	895 000,00	90 000,00
Opération de revitalisation du territoire de Prupià	ORT	CC du Sartinese Valinco Taravu	Commune/DSID	4 800 000,00	4 800 000,00	3 277 874,00
Aménagement de l'ex RT21 et création d'une piste cyclable à l'entrée de ville d'Aiacciu	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien	FMA	1 155 000,00	1 155 000,00	1 114 615,00
Aménagement des carrefours de Vulpaghja, Piecia Rossa, Picchju et Création d'une VSLV	Aménagement de sécurité	CA du Pays Ajaccien	PEI	4 700 000,00	4 700 000,00	2 646 260,00
Créneau de dépassement Vizzavona - Ex RT20	Aménagement de sécurité	CC du Celavu-Prunelli	PEI	2 200 000,00	2 200 000,00	2 504 485,00
Aménagement de la traverse d'Aucciani - ex RD29/227	Déviation / Traverse	CC du Celavu-Prunelli	Commune	2 030 300,00	2 030 300,00	1 730 425,00
Aménagement de l'ex RD 368 entre la rocade et le carrefour de Marina di Lion - Portivecchju	Déviation / Traverse	CC du Sud Corse	FEDER/Commune	3 000 000,00	3 000 000,00	300 000,00
Aménagement d'un carrefour ex-RD 413-RD 151 - Sant'Antonino	Aménagement de sécurité	CC de Calvi Balagna		946 000,00	946 000,00	940 000,00
Ex-RD 231 - Recalibrage-Elargissement d'un pont voûte	Aménagement de sécurité	CA de Bastia	FNADT	1 000 000,00	1 000 000,00	500 000,00
Ex-RD 151 - Recalibrage PK 30 - PIGNA	Aménagement de sécurité	CC de l'Ile-Rousse - Balagna		872 000,00	872 000,00	872 000,00
Traverse de Bucugnà	Déviation / Traverse	CC Celavu Prunelli	Commune	500 000,00	500 000,00	471 985,00
TAG de Ghjunchetu RT40 RD 165	Aménagement de sécurité	CC du Sartinese Valinco Taravu		600 000,00	600 000,00	494 890,00
Ex RD 55 élargissement du pont De Lanfranchi	Aménagement de sécurité			300 000,00	300 000,00	239 436,00
Ex RD 69 élargissement du pont d''Arboricoli	Aménagement de sécurité			440 000,00	400 000,00	277 434,00
Ex RD 148 calibrage et rectification du tracé Granaccia/Sarte	Aménagement de sécurité			350 000,00	350 000,00	773 859,00
Ex RT40/RT22 aménagement d'un carrefour tourne à gauche	Aménagement de sécurité			360 000,00	360 000,00	318 580,00
Ex RD 27A aménagement d'un parking à Ese Bastelica	Aménagement de sécurité			900 000,00	900 000,00	747 393,00
E RD 3 élargissement d'Ocana au col de Mercujo	Aménagement de sécurité			1 250 000,00	1 250 000,00	1 223 064,00
RD 268 aménagement de la traverse de San Gavinu di Carbini	Déviation / Traverse			830 000,00	830 000,00	483 943,00
Ex RD 111 section 3 Santa Lina Sordo	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien		4 000 000,00	4 000 000,00	3 901 735,00
Ex RD 111 aménagement section 2 Crête Santa Lina	Mobilité douce	CA du Pays Ajaccien		4 408 000,00	4 408 000,00	3 464 297,00
Ex RD 81 aménagement de la Balisaccia jusqu'à la Liscia				16 000 000,00	16 000 000,00	13 108 811,00
Giratoire Entrée Nord RT10	Aménagement de sécurité			800 000,00	800 000,00	800 000,00
RT 10 TAG Querciolo Sorbo Ocagnano	Aménagement de sécurité			500 000,00	500 000,00	500 000,00
TOTAL OPERATIONS AJOUTEES AU PPI				**132 375 300,00**		**96 680 108,00**
TOTAL OPERATIONS CONFONDUES				**494 175 300,00**		**208 674 943,00**

Source : Collectivité de Corse.

Annexe n° 9. Logigramme programmation et suivi des travaux



Source : Collectivité de Corse.

Annexe n° 10. Programmation des travaux de renforcement de chaussées pour l'année 2026 (PPM)

PROGRAMME REVETEMENT 2026

RENFORCEMENT DE CHAUSSEE PROGRAMME 2025 ROUTES DEPARTEMENTALES																
Agence	Antenne	Axe	RD	PK début	PK fin	Distance	Type de travaux	OBJET	Communes	Montant HT	Territoire	Observations	Notation AUSCULTATION CHAUSSEE	Classement réseau/ Niveau de Service	Priorité (DATA AUSCULTATION	Validation
AGENCE DU CENTRE	SUD	D64	D64	1,000	4,000	3,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée RD 64 PK 1,000 à 4,000 sur 3 kilomètres	San Nicolao	270 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	1,64 à 1,79	3	11	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D17	D17	20,860	23,160	2,30	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée RD 17 20,860 à 23,160	Penta Di Casinca	200 900,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	0,61 à 0,67	3	10	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D10A	D10A	3,000	5,500	2,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée RD 10A PK 3,500 à 5,500	Santa Lucia di Moriani	250 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	0,41 à 2,00	3	10	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D14	D14	0,000	2,700	2,70	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée RD 14 0,000 à 2,700	U Carpinetu	100 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	1,61	3	11	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D117G	D117GA	0,000	1,500	1,50	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée RD D117GA PK 0,000 à 1,500	Ghisoni	135 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	1,89	1	10	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D18	D18	0,000	4	4,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée RD D18 0,000 à 4	Puretta Mezzana	320 000,00 €	CC Castagniccia	CC Castagniccia	3,02	3	10	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D15	D15	18,076	23,076	5,01	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée RD D15 18,076 à 23,076	Casalta	270 000,00 €	CC de l'Oriente	Courbe de roulement	0,61	3	10	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D15	D15	1,5	4,500	3,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée RD15 1,500 à 4,500	Taverne	225 000,00 €	CC de l'Oriente	Courbe de roulement	0,61	3	10	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D117	D117	5,909	8,890	2,98	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée RD117 5,909 à 8,890	Moita	270 000,00 €	CC de l'Oriente		0,52 à 1,12	3	10	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D41	D41	10,200	11,100	0,75	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D41 10,200 à 11,100	Ventiseri	85 000,00 €	CC Centre Haute Corse	Courbe de roulement	0,61	3	10	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D41	D41	25	27	2,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D41 25,000 à 27,000	Serra di Fiumorbu	150 000,00 €	CC Centre Haute Corse	Courbe de roulement	0,31	3	10	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D70A	D70A	3,500	6,500	3,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D70A 3,500 à 6,500 sur 3 kilomètres	Ghisoni & Murzo San Gavinu di Mezzana	275 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	1,70 à 2,28	3	11	
AGENCE DU CENTRE	SUD	D11A	D11A	11,000	12,200	1,20	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D11A 11,000 à 12,000	Zaglia	90 000,00 €	CC de l'Oriente	Courbe de roulement	0,61	3	10	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	D30A	D30A	3,000	4,000	1,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D30A 3,000 à 4,000	Ghisoni & Serra di Scopamene	110 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	1,57 à 2,31	3	10	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	D14	D14	41,000	44,000	3,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D14 41,000 à 47,000	San Nicolao & Sorbo	270 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	1,47 à 1,52	3	10	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	D64	D64	70,000	73,000	3,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D64 70,000 à 73,000	Castella	270 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	0,92 à 1,37	3	12	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	D10A	D10A	0,000	0,100	0,10	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D10A 0,000 à 0,100	Solaro	45 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	0,61	1	Non Auscultée	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	D639	D639	13,300	15,300	2,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D639 13,300 à 15,300	Santa Lucia	180 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	1,13 à 1,20	3	10	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	D639	D639	1,600	6,600	5,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D639 1,600 à 6,600	Castello di Rostino	270 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	2,60 à 3,71	3	12	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	D71A	D71A	0,000	0,000	-	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D71A 0,000 à 0,000	Folelli	190 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	2,77	3	12	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	D147	D147	23,000	27,000	4,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D147 23,000 à 27,000	Penta	360 000,00 €	CC Castagniccia	Courbe de roulement	1,61 à 2,19	3	10	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	D143	D143	0,000	1,200	1,20	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D143 0,000 à 1,200	Ventiseri	108 000,00 €	CC Centre Haute Corse	Courbe de roulement	1,70 à 2,21	3	12	
AGENCE DE BASTIA	BOU	D119	D119	3	6	3,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Furiani & Casalta	1 100 000,00 €	Communauté de communes de la Casta[illegible]a Castagniccia	Courbe de roulement route Nationale	1,50 à 2,50	3	11 à 12	
AGENCE DE BASTIA	BOU	D2	D2	9,4	12,1	2,70	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Lento, Campitello	650 000,00 €	Communauté de communes de Marana Golo	Courbe de roulement route Nationale	0,60 à 4,09	3	11	
AGENCE DE BASTIA	BOU	D70B	D70B et D430			6,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D70B et D430	La Porta, Oletta	1 200 000,00 €	Communauté de communes de la Casta[illegible]a Castagniccia	Courbe de roulement route Nationale	1,47 à 2,61	3	10 à 11	
AGENCE DE BASTIA	BOU	D30	D30	9	11,1	2,10	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Sorbo - San Damiano	500 000,00 €	Communauté de communes de la Casta[illegible]a Castagniccia	Courbe de roulement route Nationale	0,41 à 2,72	3	10	
AGENCE DE BASTIA	BOU	D430	D430	5	6	1,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Poggio d'Oletta	120 000,00 €	Communauté de communes Nebbio - Conca d'Oro	Courbe de roulement route Nationale	2,37 à 2,90	3	12	

RENFORCEMENT DE CHAUSSEE PROGRAMME 2026 ROUTES DEPARTEMENTALES

Agence	Antenne	Axe	RD	PK début	PK fin	Distance	Type de travaux	OBJET	Communes	Montant HT	Territoire	Observations	Notation AUSCULTATION CHAUSSEE	Classement réseau / Niveau de Service	Priorité FOJFS / AUSCULTATION	Validation
AGENCE DE BASTIA	BCG	D107	D 107	4	7,4	3,40	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Oletta et Tuda	200 000,00 €	Communauté de communes Nebbiu - Conca d'Oro	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	7.2 à 9.2	2	P3	
AGENCE DE BASTIA	BCG	D 16	D 16	29,6	31,8	1,20	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Cervioni	110 000,00 €	Communauté de communes du Cap Corse	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	4.20 à 4.80	3	P3	
AGENCE DE BASTIA	BCG	D 153	D 153	2,2	4,4	2,20	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Erbalunga	400 000,00 €	Communauté de communes du Cap Corse	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	3.00	3	P3	
AGENCE DE BASTIA	BCG	D 80	D 80	3,6	6	4,20	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Murato - Patrimonio	1 300 000,00 €	Communauté d'agglomération de Bastia	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	2.0 à 6.2	2	P1 à TN2	
AGENCE DE BASTIA	BCG	D 81	D 81	229,83	240,4	9,47	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Bastia - Furiani	550 000,00 €	Communauté d'agglomération de Bastia	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	7.5	2	P3	
AGENCE DE BASTIA	Balagne	D 51	D51 / D351 (Tronçon)	1,55	2,9	2,55	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D51 / D 351 (Tronçon)	Muro-Lavi - Pietra	220 000,00 €	COMCOM CALVI	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	0,76	2	P2	
AGENCE DE BASTIA	Balagne	D 151	D 151	16	19,6	3,60	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Cavanella	600 000,00 €	COMCOM CALVI	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	1.50 à 4.46	3	P3	
AGENCE DE BASTIA	Balagne	D 100	D 100	2,14	3,44	1,30	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Lama	120 000,00 €	COMCOM I ROUSSI	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	3.02 à 7.11	3	P2 à P3	
AGENCE DE BASTIA	Balagne	D 151	D151 / D351 (Tronçon)	0	4	4,00	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée D151 / D 351 (Tronçon)	Feppesse - Pigna - Lavatoggio	400 000,00 €	U.S.D DE LA BALAGNE COMCOM CALVI	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	2.00	2	P1	
					93,19				TOTAL	11 000 000,00 €						

RENFORCEMENT DE CHAUSSEE PROGRAMME 2026 ROUTES TERRITORIALES

Agence	Antenne	Axe	RD	PK début	PK fin	Distance (km)	Type de travaux	OBJET	Communes	Montant HT	Territoire	Observations	Notation AUSCULTATION CHAUSSEE	Classement réseau / Niveau de Service	Priorité FOJFS / AUSCULTATION	Validation
AGENCE DE BASTIA	BCG	RT11	RT11	11	17,445	1,945	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Barbaggio	410 000,00 €	Communauté de communes de Marana Golo	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	0.24	1	P3	
AGENCE DE BASTIA	BCG	RT10	RT10	143,54	147	3,46	Renforcement de chaussée	Logiciel à jour fonctionnalités adaptées présence d'armoire dans le support	Vescovato-Venzolasca	1 200 000,00 €	Communauté de communes de la Castagniccia-Casinca	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	2.67 à 3.33	1	P3	
AGENCE DE BASTIA	BCG	RT10	RT10	174	175	1	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Ghisonaccia-Migliacciari	180 000,00 €	Communauté de communes du Centre Corse	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	2.00	1	P1	
AGENCE DE BASTIA	Balagne	RT101	RT101	33,4	36,5	3,1	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée	Belgodère	250 000,00 €	COMCOM I ROUSSI	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	0.47	2	P3	
AGENCE DU CENTRE	SUD	RT10	RT10	116,000	117,000	1	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée T10 : 116,000 à 117,000	Linguizzetta-Prunelli-di-Fiumorbo-Ghisonaccia	120 000,00 €	CC Centre Corse et Costa verde	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	2.0	1	P3	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	RT20	RT20	74,000	75,160	1,16	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée T20 : 74,000 à 75,160	San Nicolao-Venaco	200 000,00 €	CC Centre Corse	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	3.17	1	P3	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	RT50	RT50	5,000	7,000	2	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée T50 : 5,000 à 7,000	U Fiumbu-di-Venaco	260 000,00 €	CC Centre Corse	Cout hiv de fonctionnement route Autres coût	2.7	1	P1	
AGENCE DU CENTRE	CENTRE	RT20	RT20	104,000	105,320	1	Renforcement de chaussée	Logiciel à jour fonctionnalités adaptées présence d'armoire dans le support	Moriccaccia	490 000,00 €	CC Fiumorbo Piève	Route Dift	2.73	1	P2	
					10,28				TOTAL	3 500 000,00 €						

Agence	Antenne	Axe	RD	PK début	PK fin	Distance (km)	Type de travaux	OBJET	Communes	Montant HT	Emetteur	Observations	Notation AUSCULTATION CHAUSSEE	Classement réseau / Niveau de Service	Priorité AUSCULTATION	Validation
AGENCE D'AJACCIO	SMS	D61	D61	0,000	6,134	6,134	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée (sur 6,134 km)	Santa-Maria-Sicché	150 000,00 €	CC Pieve Urbaine		4		P1	
AGENCE D'AJACCIO	SMS	D61	D61	15,874	17,876	2,002	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée (sur 2,002 km) Murato-Nonza (Tronçon n°1)	Cagnano	300 000,00 €	CC Pieve Urbaine		2,7		P1	
AGENCE D'AJACCIO	SMS	D61+a	D61+a	0,000	1,747	1,747	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée (sur 1,747 km) Santa-Maria-Sicché (PANNEAU D'ENTREE AGGLOMERATION)	Santa-Maria-Sicché	150 000,00 €	CC Pieve Urbaine		4,5		P1	
AGENCE D'AJACCIO	SMS	D27	D27	20,100	24,636	4,536	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée (partie centrale à [illegible])	Nattalène	420 000,00 €	CC Pieve Urbaine		2,7		P1	
AGENCE D'AJACCIO	SMS	D26	D26	12,414	14,414	1,464	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée (partie AZZANA - entrée CASCALBA)	Murzo-Tavaria	150 000,00 €	CC Pieve Urbaine		4		P1	
AGENCE D'AJACCIO	SMS	D146	D146	20,00	22,190	2,046	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de chaussée (virage n°1 - entrée de [illegible])	Coggia	260 000,00 €	CC Pieve Urbaine		2,8		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Ajaccio	D81	D81	3,4	4,1	0,7	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement	Mezzavia	130 000,00 €	CAPA		2,4		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Ajaccio	D81	D81	0	2,15	2,15	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement	Mezzavia	350 000,00 €	CAPA		4		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Ajaccio	D161	D161	0	4,825	4,825	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement	Afa	650 000,00 €	CAPA		2,8		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Ajaccio	D461	D461	0	2,44	2,44	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement	Mezzavia	400 000,00 €	CAPA		3,5		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Ajaccio	D1	D1	0,3	0,63	0,33	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement (virage n°1) (sur 0,330 km)	Ajaccio	150 000,00 €	CAPA		3,5		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Ajaccio	D1	D1	5,367	567	0,32	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement (Scorsetta) (sur 0,200 km)	Ajaccio	100 000,00 €	CAPA		3,7		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Ajaccio	D1	D1	12,1	13,4	1,4	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement (Arrivée Ajaccio) (sur 0,500 km)	Ajaccio	600 000,00 €	CAPA		2,4		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Ajaccio	D161	D161	9,2	11,6	2,4	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement (virage n°1)	Valle-di-Mezzavia	350 000,00 €	CAPA		3,2		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Vico	D70	D70	0,000	0,7	0,7	Renforcement de chaussée	Réfection des enrobés sur [illegible]	Vico	450 000,00 €	CC Sartenais Valinco		3,7		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Vico	D70	D70	0,4	2,2	1,8	Renforcement de chaussée	Réfection des enrobés Arrivée Piazzola Sylvabelle	Vico	450 000,00 €	CC Sartenais Valinco		3,7		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Vico	D81	D81	47,7	49	1,3	Renforcement de chaussée	Réfection des enrobés	Carbini	450 000,00 €	CC Sartenais Valinco		3,5		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Ajaccio	D1	D1	13,1	14,150	1,050	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement par zones [illegible]	Ajaccio	400 000,00 €	CC Sartenais Valinco		3,4		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Vico	D323	D323	4	5,2	1,2	Renforcement de chaussée	Travaux de [illegible]	Sarrola	200 000,00 €	CC Sartenais Valinco		3,5		P1	
AGENCE D'AJACCIO	Ajaccio	D111	D111	0,32	1,82	1,5	Renforcement de chaussée	Renforcement sous [illegible]	Ajaccio	400 000,00 €	CAPA		2,5		P1	
						47,634			TOTAL	7 475 000,00 €						

Agence	Antenne	RD	RD	PK début	PK fin	Distance (km)	Type de travaux	OBJET	Communes	Montant HT	Emetteur	Observations	Notation AUSCULTATION CHAUSSEE	Classement réseau / Niveau de Service	Priorité AUSCULTATION	Validation
AGENCE DE SARTENE	Portivecchio	D568	D568	0,0	1,1	1,1	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement [illegible]	Conca	134 000,00 €	CC Alta Rocca		3,5		P1	
AGENCE DE SARTENE	Portivecchio	D568	D568	0,0	2,1	2,1	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement [illegible]	Zonza	280 000,00 €	CC Alta Rocca		2,5	4	P1	

AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	RT32	RT5C	38,6	44,0	5,4	Renforcement de chaussée	Travaux de renforcement de la chaussée à l'entrée de Santa Lucia di Porto-Vecchio	Zonza	400 000,00 €	CC des Deux Sorru		2,4	1	PS	
AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	RT32	RT5C	38,6	44,0	5,4	Aménagement des abords	Travaux de renforcement de la chaussée à l'entrée de Santa Lucia di Porto-Vecchio	Zonza	25 000,00 €	CC des Deux Sorru		2,4	1	PS	
AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	RT40	RT40	104,1	110,1	6,0	Renforcement de chaussée	RT40 - Liaison Bonifacio Sartène	Bonifacio	300 000,00 €	CC Sud Corse		1,4/3	1	PS	
AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	RT40	RT40	114,150	115,0	0,9	Renforcement de chaussée	RT40 - Pont de la Gravona	Bonifacio	75 500,00 €	CC Sud Corse		0,93	1	VAS	
AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	D40	D40	2,1/3	2,6/3	0,5	Renforcement de chaussée		Bonifacio	270 000,00 €	CC Sud Corse		0,47		PS	
AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	D40A	D40A2	0	1,1	1,1	Renforcement de chaussée	Bonifacio		252 000,00 €	CC Sud Corse		1,29	1	PS	
AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	D40	D40	13,0/3	14,1	1,1/3	Renforcement de chaussée			441 500,00 €	CC Sud Corse		1,1		PS	
AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	D40A	D40A	0,1/6	1,4	1,2/6	Renforcement de chaussée	Route de Cavaria - Pont Navarrella	Sartè	486 000,00 €	CC Sud Corse		0,4/3 à 1,4/2		PS et PO	
AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	D40A	D40A	0	1,67	1,67	Renforcement de chaussée	Stade Henri Tomasi	Porto-Vecchio	325 650,00 €	CC Sud Corse		2,35	1	PS	
AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	D40A	D40A	2,1/6	14,2/3	0,5/3	Renforcement de chaussée	Sortie Sartè vers Porto-Vecchio	Sartè	169 800,00 €	CC Sud Corse		2,4	1	PS	
AVENUE DE SARTENE	Portivecchio	D40A	D40A	0	1,4/6	1,4/6	Renforcement de chaussée	Pont de Porto-Vecchio	Porto-Vecchio	207 870,00 €	CC Sud Corse		1,4		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	RT40	RT40	43,8/3	45,1	1,1/3	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Montée d'Olmeto (Pont Ferrato)	Olmeto	450 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		1,4/3	1	PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D40	D40	0,4/6	1,4/6	0,5	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Réfection du Pont de Fontanaccia	Sartè	250 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		0,4/3		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D40	D40	1,2/6	43,2/3	0,2/3	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Réfection du Pont de Fontanaccia	Olmeto	350 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		0,2		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	RT40	RT40	0,7/3	1/3	1/3	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Carrefour Cavaria	Olmeto	72 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		1,1		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D40	D40	44,2	45,2	1	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Entre Pont Fontanaccia et Pont Olmeto	Sartè	450 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		0,55		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D27	D27	7,1/3	9,1/3	2,0/3	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Mayenne	Olmeto	420 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		1,4		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D40	D40	44,1/3	46,2	1,2/3	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Sartè - Sud Sartène (Pont Fontanaccia)	Sartè	250 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		0,5		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D40	D40	0,5	10,7	2,2	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Pont de Fontanaccia	Serpentini	320 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		0,4		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D27	D27	2,5	4,0/3	1,1/3	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Entrée Sud Sartène	Olmeto	290 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		2,4		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D27A	D27A	0	2,6	2,6	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Entrée Sud Sartène (Pont Ferrato)	Mairie d'Olmeto	320 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		1,7	1	PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D40	D40	10,0/6	12,2/3	2,4/3	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Entrée de Sartène (Pont Fontanaccia)	Sartè	680 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		0,5/3		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D27A	D27A2	0,2	2,2	2,0	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Entrée Sud Sartène	Zonza	680 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		1,2/3		PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D27	D27	0,2/6	0,5	1,4/6	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Fontanaccia	Sartène - Campomoro	462 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		0,4	2	PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D40	D40	0,3	0,7	0,3	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée avant le pont de Fontanaccia	Sartène	120 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		1,3	1	PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D40	D40	0,2/3	0,4/3	0,1	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Carrefour	Sartè	460 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		-	-	PS	
AVENUE DE SARTENE	Sartè	D27	D27	0,4	0,9/3	1,1/3	Renforcement de chaussée	Travaux de réfection de la chaussée Entrée Sud Sartène (Traitement global sur [illegible])	Olmeto	290 000,00 €	CC du Sartenais Valinco		0,2/3		PS	
				58,29					TOTAL	7 504 320,00 €						

Source : Collectivité de Corse.

RÉPONSE DE M. GILLES GIOVANNANGELI

ORDONNATEUR

U PRESIDENTE DI U
CUNSIGLIU ESECUTIVU DI CORSICA

LE PRÉSIDENT DU
CONSEIL EXÉCUTIF DE CORSE

ENREGISTRE LE
03 JUIL. 2026 /64
CHAMBRE REGIONALE
DES COMPTES CORSE

CULLETTIVITÀ DI CORSICA
COLLECTIVITÉ DE CORSE

REF : GG/MPG/LA/2067

CHAMBRE REGIONALE
DES COMPTES CORSE
ENREGISTRE LE
03 JUIL. 2026 /62
GREFFE

Aiacciu, le 2 juillet 2026

Ughjettu / Objet : Réponse Cullettività di Corsica – Notification des observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion de la Collectivité de Corse (investissements dans le domaine routier cahier n°1)
Réf. : contrôle n°2025-000858/2€/n°41

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 2 juin dernier, vous m'avez transmis le rapport d'observations définitives relatif au contrôle de la politique routière conduite par la Collectivité de Corse, et plus particulièrement le cahier n°1 consacré aux investissements dans le domaine routier.

J'ai pris connaissance avec la plus grande attention de ce document, qui porte sur une politique publique majeure pour notre territoire.

La politique routière constitue, en effet, la première politique d'infrastructure portée par la Collectivité de Corse. Elle représente un effort d'investissement déterminant au service de la cohésion territoriale, de la sécurité des déplacements, du désenclavement des territoires, de l'activité économique et de l'accès aux services publics.

Dans un territoire marqué par l'insularité, le relief et l'absence fréquente d'alternatives de mobilité, le réseau routier revêt une importance stratégique singulière. Il constitue bien souvent la condition première de la continuité territoriale intérieure et du lien quotidien entre les territoires. La Corse a d'ailleurs été reconnue comme « île-montagne », c'est-à-dire faisant l'objet d'un cumul de contraintes, par l'article 5 de la loi n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne, dite « Montagne II »

Pour toutes ces raisons, le développement et l'entretien du réseau routier sont pour les Corses, et pour l'ensemble des usagers, un élément essentiel d'appréciation de l'action globale de la Collectivité de Corse. En Corse plus qu'ailleurs, le sujet routier représente un objet social et patrimonial d'intérêt majeur et la saisine citoyenne de ce contrôle en est la preuve.

Je tiens donc, pour ces raisons, à saluer l'engagement constant des agents de la Collectivité de Corse qui œuvrent quotidiennement à la gestion, à l'entretien, à la modernisation et à la sécurisation de ce patrimoine essentiel. Leur mobilisation sur le terrain, parfois dans des conditions difficiles, permet d'assurer la continuité du service public routier au bénéfice des usagers.

Palazzu di a Cullettività di Corsica
22, corsu Grandval
BP 215 – 20187 Aiacciu cedex 1
Tel : 04 95 20 25 25 - Indirizzu elettronicu / Courriel : presidence.executif@isula.corsica

Il convient également de rappeler que l'exercice de cette compétence s'inscrit aujourd'hui dans un contexte particulièrement contraint. En effet, le modèle français de financement et d'entretien des infrastructures routières s'est progressivement fragilisé au cours des dernières années, sous l'effet conjugué de la raréfaction des ressources dédiées, de l'augmentation des coûts de travaux, du renforcement des exigences normatives et environnementales, ainsi que des tensions pesant sur les finances publiques.

Cette évolution place l'ensemble des gestionnaires de voirie face à une équation complexe : maintenir un haut niveau de service, préserver le patrimoine existant, répondre aux besoins de modernisation et financer de nouveaux aménagements avec des marges de manœuvre de plus en plus resserrées. Elle se traduit d'ailleurs à l'échelle française par une dégradation objectivée de la performance du réseau : selon les classements internationaux du Forum économique mondial, la France est passée de la 1ère à la 17ème place en une décennie s'agissant de la qualité de ses infrastructures routières.

C'est en la réintégrant dans cet environnement d'ensemble, et en y ajoutant les spécificités et contraintes propres à la Corse et à sa trajectoire institutionnelle, que doit être appréciée l'action conduite par la Collectivité de Corse depuis sa création le 1er janvier 2018.

Je souhaite, à titre liminaire, remercier la Chambre régionale des comptes pour la qualité du travail conduit avec les services de la Collectivité de Corse ainsi que pour les échanges intervenus tout au long de la procédure contradictoire.

Le rapport définitif traduit une prise en compte de plusieurs observations formulées par la Collectivité, notamment s'agissant du contexte institutionnel dans lequel cette compétence s'est exercée depuis la création de la Collectivité de Corse, des conséquences de la fusion des trois anciennes collectivités ainsi que des effets de la crise sanitaire.

Toutefois, si ces éléments sont désormais rappelés dans le rapport, ils demeurent insuffisamment intégrés dans l'analyse générale qui en est faite. Plusieurs appréciations continuent ainsi d'être formulées sans être pleinement rapprochées des conditions exceptionnelles dans lesquelles la Collectivité de Corse a exercé cette compétence au cours de ses premières années d'existence.

La présente réponse n'a donc pas vocation à reprendre l'ensemble des échanges intervenus au cours de la procédure contradictoire. Elle vise uniquement à apporter les précisions qui paraissent encore nécessaires afin que les observations définitives puissent être utilement replacées dans leur contexte institutionnel, territorial, financier et technique. Cette recontextualisation apparaît d'autant plus nécessaire qu'elle conditionne la parfaite information des citoyens à l'initiative de la saisine de la Chambre.

Il sera également répondu au rappel du droit ainsi qu'aux différentes recommandations formulées par la Chambre. La Collectivité en partage globalement les objectifs et relève qu'elles ont, pour la plupart, d'ores et déjà été prises en considération ou s'inscrivent dans des plans d'action ou des réflexions stratégiques engagés avant même l'ouverture du présent contrôle. Les observations de la Chambre viennent ainsi conforter et accompagner une dynamique d'amélioration déjà à l'œuvre.

<u>Une politique routière qui doit être appréciée à l'aune de la création de la Collectivité de Corse</u>

La période examinée par la Chambre correspond à une séquence tout à fait singulière de l'histoire institutionnelle de la Corse.

À compter du 1er janvier 2018, la Collectivité de Corse a succédé à trois collectivités distinctes, chacune disposant de sa propre organisation, de ses méthodes de travail, de ses outils de gestion, de ses systèmes d'information et de ses pratiques techniques et programmatiques.

Cette transformation institutionnelle, sans équivalent à l'échelle française, ne s'est pas limitée à un rapprochement administratif. Elle a conduit à intégrer près de 5 000 km de réseau routier issus de patrimoines distincts, à harmoniser progressivement les pratiques d'exploitation et d'investissement, à rapprocher des organisations construites depuis plusieurs décennies et à bâtir de nouveaux outils communs de pilotage.

Cette phase de structuration s'est déroulée dans un environnement particulièrement contraint, marqué successivement par la crise sanitaire, puis par un environnement économique caractérisé par une forte inflation des coûts de travaux, des tensions sur les approvisionnements et un durcissement continu des exigences réglementaires, notamment en matière environnementale pesant sur les coûts et délais de réalisation.

Ces circonstances constituent des éléments objectifs qui doivent être pleinement intégrés dans l'appréciation des choix opérés au cours de la période contrôlée.

À cet égard, la Collectivité prend acte de la prise en compte de ces éléments dans le rapport définitif. Elle estime toutefois qu'ils auraient pu irriguer davantage l'ensemble des analyses développées par la Chambre.

En particulier, certaines comparaisons établies avec d'autres départements appellent à être interprétées avec prudence. Si elles peuvent présenter un intérêt méthodologique, elles ne peuvent être transposées sans tenir compte des spécificités de la Corse, seule collectivité exerçant ses compétences sur un territoire cumulant les contraintes de l'insularité et de la montagne, tout en ayant connu une transformation institutionnelle d'une ampleur inédite. La comparaison de situations objectivement différentes ne permet pas d'apprécier avec justesse les choix de gestion opérés (par ex, comparaison de données et ratios avec un échantillon limité de départements de haute montagne, d'organisations avec des départements n'ayant connu aucune transformation institutionnelle, etc.).

A titre d'illustration, la Chambre retient un niveau d'investissement de 9 017 € par kilomètre pour la Collectivité de Corse en 2023 contre 5 500 € par kilomètre pour les départements de montagne. La Chambre indique que « Ceci étant, le niveau des investissements ne traduit pas forcément un volume de travaux supérieur ». Une telle affirmation ne peut être retenue qu'au regard d'éléments objectivés, documentés et comparés, ce qui ne ressort pas des constats présentés. Elle doit, en outre, être appréciée à la lumière des priorités assumées par la Collectivité de Corse, pour laquelle la politique routière constitue une politique publique majeure, dans un territoire où l'automobile demeure, comme le rappelle le rapport, le mode de déplacement très largement majoritaire.

Par ailleurs, les écarts de coûts observés doivent être analysés au regard des contraintes structurelles propres au territoire, qui influent directement sur le coût des investissements que la Chambre ne semble considérée que partiellement.

En premier lieu, le caractère montagneux de l'île et les contraintes topographiques associées génèrent des surcoûts significatifs. La Corse présente un relief abrupt, y compris à proximité du littoral, imposant des tracés souvent sinueux et plus longs, des terrassements importants, la réalisation de déblais et remblais conséquents, la construction de murs de soutènement, d'ouvrages d'art ainsi que des interventions spécifiques liées à la stabilité des talus. La création ou la modernisation d'un kilomètre de route en terrain difficile entraîne, de ce fait, des coûts supérieurs à ceux constatés ailleurs.

En deuxième lieu, la géologie et l'exposition aux risques naturels accentuent également les charges supportées. La présence de roches dures à excaver, de zones instables, de phénomènes de glissements de terrain, de ravinement, de risques incendie ou encore d'épisodes météorologiques intenses impose des dispositifs renforcés de drainage, de confortement, de protection des infrastructures et de maintenance lourde. Par exemple, la présence d'amiante environnemental en Cismonte accentue les contraintes techniques de délais et de logistique opérationnelle et se traduit par une hausse substantielle du coût des travaux généralement estimée entre 25 et 80% selon la nature des prestations à réaliser, le volume de matériaux amiantés, le type de confinement mis en œuvre, l'accessibilité du site et le niveau de risque associé.

En troisième lieu, l'insularité emporte des contraintes logistiques particulières. L'acheminement maritime des matériaux, engins, pièces détachées et approvisionnements divers, les délais de transport, ainsi que les besoins de stockage plus importants qu'en territoire continental contribuent à renchérir le coût global des opérations qui plus est lors de la survenance crises internationales (dernièrement les guerres en Ukraine et Iran).

En quatrième lieu, la taille plus réduite du marché local des travaux publics peut limiter l'intensité concurrentielle, avec un nombre d'opérateurs potentiellement moindre sur certains segments spécialisés, ce qui influe sur les prix.

En cinquième lieu, les caractéristiques du réseau imposent fréquemment la conduite de chantiers sous circulation. Le réseau corse comprend de nombreuses routes structurantes ne disposant pas d'itinéraires alternatifs simples. Les travaux doivent dès lors être phasés, avec maintien de la circulation, interventions de nuit ou hors saison touristique, ce qui accroît les coûts d'exploitation de chantier

Enfin, les exigences environnementales et paysagères doivent être prises en compte. La Corse comporte des espaces naturels sensibles ainsi qu'un patrimoine paysager remarquable, susceptibles d'imposer des procédures spécifiques, des mesures de protection environnementale, des compensations, des prescriptions d'insertion paysagère ou encore des contraintes foncières renforcées.

Plus largement, la Collectivité considère que la période 2018-2025 doit être analysée comme une phase de construction et de consolidation d'une administration nouvelle davantage que comme une période de fonctionnement courant. Nombre d'actions aujourd'hui pleinement opérationnelles trouvent leur origine dans cette période de structuration : connaissance exhaustive du patrimoine routier, recensement des ouvrages d'art, hiérarchisation du réseau, routes à grande circulation, modernisation des outils de pilotage et de suivi, convergence progressive des organisations, adoption d'un nouveau PPI routes, élaboration d'un plan pluriannuel de maintenance, préparation du schéma directeur d'exploitation ou encore adoption d'un règlement de voirie territorial.

Ces démarches, aujourd'hui concrétisées ou en voie d'aboutissement, constituent désormais les fondements d'une politique routière profondément renouvelée. Le rapport définitif en reconnaît d'ailleurs plusieurs traductions concrètes en relevant les progrès accomplis et des avancées notables.

Ainsi, le contrôle de la Chambre intervient à un moment charnière de l'évolution de la Collectivité de Corse : celui où s'achève la phase de structuration de sa politique routière et où sont désormais réunies les conditions d'une gestion patrimoniale pleinement intégrée, fondée sur une connaissance objectivée du réseau, une programmation consolidée et des outils de pilotage modernisés.

C'est à la lumière de cette trajectoire de transformation que la Collectivité souhaite apporter plusieurs observations complémentaires.

Une montée en puissance rapide de la connaissance patrimoniale et des outils de pilotage :

Le rapport définitif relève que la connaissance patrimoniale du réseau routier se serait construite tardivement, tant s'agissant des campagnes d'auscultation des chaussées que du recensement des ouvrages d'art.

Cette appréciation appelle toutefois plusieurs éléments de mise en perspective. La constitution d'une connaissance patrimoniale exhaustive d'un réseau de près de 5 000 km de routes et de plus de 14 000 ouvrages d'art ne pouvait raisonnablement être assimilée à une opération ponctuelle. Elle supposait au préalable, la consolidation des données issues des trois anciennes collectivités, l'harmonisation des référentiels techniques, la définition d'une méthodologie commune d'évaluation ainsi que la mise en place d'outils homogènes de suivi patrimonial.

Les campagnes conduites entre 2020 et 2025 traduisent ainsi une montée en puissance progressive d'une véritable stratégie de gestion patrimoniale à l'échelle de la Collectivité de Corse.

Le rapport définitif prend d'ailleurs acte des circonstances particulières ayant entouré cette période. Toutefois, ces éléments demeurent insuffisamment intégrés dans l'appréciation portée sur les délais de réalisation, lesquels apparaissent davantage comme la conséquence logique d'un chantier de structuration inédit que comme le signe d'une intervention tardive.

S'agissant plus particulièrement des campagnes d'auscultation des chaussées, la situation de la Collectivité de Corse mérite d'être appréciée au regard des constats établis au niveau national. Dans son rapport de 2022 consacré à l'entretien des routes, la Cour des comptes relevait que, parmi les départements contrôlés, pourtant dotés d'une existence institutionnelle ancienne, seuls 40 % avaient procédé à une campagne d'évaluation de l'ensemble de leurs chaussées, plusieurs collectivités continuant à s'appuyer essentiellement sur les observations réalisées lors des patrouilles.

À cette même période, la Collectivité de Corse, créée depuis seulement quatre ans et encore engagée dans une phase de consolidation institutionnelle, avait déjà ausculté près de 50 % de son réseau, avant d'achever cette démarche sur l'intégralité des 5 000 km dès 2023.

La même analyse vaut pour le recensement des ouvrages d'art, dont la portée dépasse très largement un simple inventaire administratif. Une telle démarche implique l'identification de chaque structure, sa localisation, sa qualification technique, l'évaluation de son état, la hiérarchisation des risques ainsi que l'organisation d'un suivi patrimonial destiné à orienter durablement la programmation des interventions.

La Collectivité de Corse gère, à cet égard, un patrimoine particulièrement dense et atypique, avec plus de 14 000 ouvrages recensés, soit près de trois ouvrages par kilomètre de réseau. Cette densité exceptionnelle résulte directement des caractéristiques géographiques de la Corse, marquées par un relief montagneux, un réseau fortement contraint et la présence de nombreux ouvrages nécessaires au maintien même des infrastructures routières.

La qualification technique, l'inspection, le classement et l'intégration de ce volume exceptionnel d'ouvrages dans une base patrimoniale fiable supposent des moyens spécialisés, des investigations de terrain importantes ainsi qu'un travail de longue haleine.

L'analyse du rapport ne paraît pas pleinement mesurer l'ampleur du patrimoine concerné ni les contraintes spécifiques qui s'attachent à sa gestion.

Il convient d'ailleurs de rappeler que la Cour des comptes relevait également, dans son rapport de 2022, qu'une part significative des ouvrages d'art demeurait encore non évaluée dans de nombreuses collectivités. Dans ce contexte national, la Collectivité de Corse a engagé, dès les premières années suivant sa création, une campagne structurée de recensement, de qualification et d'inspection conduite entre 2020 et 2025.

Qu'il s'agisse des campagnes d'auscultation des chaussées ou du recensement des ouvrages d'art, ces deux démarches procèdent d'une même stratégie : doter la Collectivité d'une connaissance patrimoniale objectivée, homogène et exhaustive de son réseau afin de fonder les décisions d'investissement sur ces données techniques consolidées.

La restitution de ces travaux, présentée à l'Assemblée de Corse lors de l'adoption du plan pluriannuel d'investissement en juillet 2025, a profondément renouvelé la connaissance du patrimoine routier. Elle a permis d'objectiver l'état réel du réseau – dont la note moyenne ressort à 5,7/10 –, de hiérarchiser les besoins d'intervention, de prioriser les investissements et de programmer les opérations selon des critères homogènes sur l'ensemble du territoire.

C'est donc logiquement, une fois cette connaissance fine du réseau consolidée, que la Collectivité a pu engager sa hiérarchisation. Dans le prolongement de cette démarche et selon une logique cohérente d'organisation du réseau, la Collectivité a ensuite procédé au classement de ses routes à grande circulation, lequel ne se limite pas au seul réseau territorial, comme en atteste notamment l'intégration de la RD 859.

Par ailleurs, ces avancées ont naturellement constitué le préalable indispensable à l'élaboration du plan pluriannuel de maintenance qui sera d'ailleurs présenté très prochainement largement aux citoyens, aux élus, aux partenaires et au monde socio-économique ainsi qu'à la préparation du futur schéma directeur d'exploitation routière qui sera soumis à l'Assemblée de Corse d'ici à la fin d'année.

<u>Une organisation des services guidée par l'efficacité opérationnelle et l'équité territoriale :</u>

Les développements consacrés à l'organisation des services routiers appellent plusieurs précisions, en particulier s'agissant des différences de fonctionnement relevées entre les anciens territoires du Pumonti et du Cismonte.

Là encore, la Collectivité estime que ces constats doivent être replacés dans leur contexte. À sa création, la Collectivité de Corse a fait le choix de privilégier la continuité du service public tout en organisant progressivement la convergence des organisations héritées des anciennes collectivités.

Cette démarche ne procédait pas d'une volonté de différer les évolutions nécessaires mais d'un choix de gestion visant à concilier efficacité opérationnelle, maintien des compétences et stabilité des organisations. Une harmonisation immédiate des structures n'aurait pas nécessairement permis une convergence plus rapide des pratiques. Elle aurait, au contraire, été susceptible de fragiliser des services déjà fortement impactés par la fusion.

La Collectivité assume ainsi le choix d'une convergence progressive des méthodes de travail, des organisations et des procédures. Cette convergence est aujourd'hui largement engagée. La généralisation des agences territoriales, l'unification des secteurs d'exploitation, la mutualisation progressive des compétences, la réorganisation et territorialisation de la direction de la modernisation du réseau routier, le développement d'outils communs de

pilotage ainsi que les travaux conduits dans le cadre du futur schéma directeur d'exploitation illustrent cette évolution.

Principe de mixité des modalités d'intervention

L'observation relative au caractère atypique du recours à l'externalisation pour certaines opérations lourdes doit être relativisée. Ce choix s'inscrit dans un modèle largement répandu chez les gestionnaires publics de voirie de gestion mixte associant régie directe et prestations externalisées. Les missions d'exploitation courante sont assurées en interne, tandis que les opérations lourdes ou spécialisées sont confiées à des entreprises, compte tenu des moyens techniques requis.

Cette logique se vérifie notamment dans les données relatives aux prestations externalisées. En matière de déneigement, 73 % des circuits sont assurés en régie, le recours à des prestataires demeurant complémentaire.

A cet égard, la Cour des comptes dans son rapport de 2022 observait « la grande diversité des modèles retenus – certains départements externalisant beaucoup plus de fonctions que d'autres – semble exclure l'existence d'un « modèle » à cet égard ». A titre d'illustration, elle indique que, dans le département du Doubs, le nombre d'itinéraires de déneigement confiés à des personnes privées (entreprises de travaux publics et agriculteurs) est plus important que ceux gérés directement par la collectivité (76 contre 53 en 2019).

Dans ce cadre, l'affirmation selon laquelle le recours à l'externalisation se ferait sans stratégie préalablement définie apparaît excessive. Les marchés sont encadrés, plafonnés et mobilisés dans une logique de complémentarité, afin de répondre à des besoins spécifiques ou variables.

Une programmation désormais consolidée

Les observations formulées sur le bilan du programme pluriannuel d'investissement 2017-2026 appellent plusieurs éléments de mise en perspective. Il convient, en premier lieu, de rappeler que ce programme avait été adopté avant même la création de la Collectivité de Corse et ne concernait que le seul réseau territorial.

À compter de 2018, les priorités ont naturellement porté sur la stabilisation de la nouvelle organisation, la continuité du service public, la connaissance du patrimoine routier et la résorption des besoins les plus urgents de maintenance.

Dans ces conditions, l'actualisation intervenue en 2025 ne traduit pas une absence de stratégie mais correspond au moment où la Collectivité de Corse disposait enfin d'une visibilité suffisante sur l'état du patrimoine, ses capacités financières et les perspectives d'évolution de ses principaux financements.

Par ailleurs, il convient de souligner que sur la période 2017-2025, les dépenses d'investissement se sont élevées à environ 739 M€, soit un taux de réalisation de 85 % de la programmation (d'un total de 868M€) sur neuf ans. Rapporté à la durée initiale de dix ans du PPI, ce taux peut être estimé, par extrapolation, à près de 95 %.

Au-delà des évolutions institutionnelles intervenues à compter de 2018, la Collectivité a également fait le choix d'adapter ses priorités d'investissement aux besoins objectivés du territoire. À cet égard, deux orientations structurantes ont guidé la politique routière conduite depuis la création de la Collectivité.

La première a consisté à engager un important effort de rattrapage, au titre de la maintenance, au bénéfice du réseau routier hérité de l'ancien département du Cismonte dont l'état est apparu fortement dégradé en 2018. Cet effort d'investissement s'est également concentré sur des besoins importants de modernisation sur le réseau départemental. Ainsi, diverses opérations structurantes pour ce réseau (renforcement d'itinéraires, élargissements de ponts, aménagements de traverses, etc.) participent pleinement au bilan opérationnel en matière de modernisation du réseau routier de la Collectivité de Corse, au-delà des prévisions initiales du PPI. La Collectivité a ainsi fait le choix d'une mobilisation accrue de la dernière tranche du PEI sur ce réseau alors que cela n'était pas permis jusque-là. Le Conseil exécutif a mis un point d'honneur à ce que le réseau de l'intérieur soit éligible au PEI.

La seconde orientation, dont le rapport définitif reconnaît largement la réalité au travers des opérations recensées, a consisté à répondre aux enjeux de mobilité du Grand Aiacciu. Première aire urbaine de Corse, ce territoire a connu, pendant de nombreuses années, un déficit d'investissements structurants au regard de sa croissance démographique, de l'évolution des flux de déplacements et de son rôle économique à l'échelle insulaire (non-mobilisation du PEI, peu de dossiers techniques matures). La Collectivité a donc fait le choix d'accélérer plusieurs opérations majeures destinées à résorber ce retard, à améliorer durablement les conditions de circulation, à renforcer la sécurité des usagers et à accompagner le développement de l'agglomération ajaccienne. Ainsi de nombreuses réalisations y ont été achevées, sont en cours ou vont démarrer très prochainement : Rocade d'Aiacciu, dénivellation du giratoire de la Gravona, giratoires du Listinconu et de la Balisaccia, route de Capu di Fenu, poursuite des voies vertes entre la Parata et Purtichju, traverse de Caldaniccia, pénétrante, giratoire du Salariu, prolongement de la rocade d'Aiacciu (Vittulu, Alzu di Leva, col du Prunu), mise à 2x2 voies entre le giratoire de la Gravona et Mizana, etc.

Ces deux orientations traduisent des choix politiques pleinement assumés. Elles ont conduit à adapter la programmation arrêtée en 2017 afin de répondre à des besoins prégnants non connus par l'Exécutif au moment de la fusion.

Le nouveau PPI 2026-2030 s'inscrit ainsi dans une démarche profondément renouvelée. Il repose sur une connaissance désormais objectivée du patrimoine, une programmation hiérarchisée des investissements, plusieurs scénarios financiers permettant de tenir compte des incertitudes budgétaires et une articulation renforcée entre maintenance et modernisation. Les observations relatives au caractère prétendument optimiste du financement du PPI appellent plusieurs nuances. Contrairement au PPI 2017/2026, quatre hypothèses financières ont été bâties pour anticiper les variations susceptibles d'affecter les budgets futurs un scénario bas à 75M€/an, deux scénarios intermédiaires et réalistes allant de 85 à 83M€/an et un scénario optimiste à 100M€. En annexe du PPI, la Collectivité a présenté de manière exhaustive l'ensemble des opérations routières techniquement prêtes à être engagées sur la période 2026-2030, y compris au-delà de l'hypothèse budgétaire haute de 100 M€ par an. Ces opérations constituent un vivier mobilisable lors des futures actualisations du PPI, en fonction de l'évolution de la conjoncture, des recettes, des capacités de redéploiement de crédits et des priorités de l'État. Or, l'analyse de la Chambre semble se fonder sur le scénario haut présenté par la Collectivité, qui intégrait volontairement des hypothèses ambitieuses de cofinancement y compris la suite du PTIC (PTIC nouvelle génération annoncé par le Président de la République devant l'Assemblée de Corse le 28 septembre 2023). La première actualisation interviendra fin 2026. À ce stade, le scénario retenu devrait s'orienter vers l'un des deux scénarios réalistes.

Ainsi, ce scénario optimiste ne constitue pas une trajectoire ferme, mais un outil de projection permettant d'apprécier la capacité maximale de réalisation dans un contexte

favorable. Il répond à une logique d'anticipation, visant à garantir la continuité des politiques publiques et à maintenir un portefeuille d'opérations mobilisables.

Cette approche permet également de rendre visible la capacité opérationnelle de la Collectivité, tout en identifiant de manière transparente les opérations dépendantes de financements encore incertains. Elle procède ainsi d'un souci de sincérité et de lisibilité, en exposant à la fois les ambitions d'investissement et les aléas qui leur sont attachés.

Par ailleurs, la Collectivité prend acte des observations formulées sur la présentation de certaines opérations entre le bilan du précédent PPI et le nouveau document de programmation. Elle veillera à apporter, lors des prochaines actualisations, les précisions permettant d'améliorer encore la lisibilité de ces documents.

Une divergence d'appréciation demeure sur la gestion des autorisations de programme

Les observations formulées sur les modalités de gestion des autorisations de programme et des crédits de paiement traduisent une divergence d'appréciation quant à l'organisation budgétaire la plus adaptée. La Collectivité considère que le dispositif actuellement retenu, conforme à son règlement budgétaire et financier, répond à un objectif de lisibilité budgétaire, de pilotage stratégique et de suivi consolidé des politiques publiques.

La multiplication des programmes budgétaires correspondant à chaque opération individuelle, telle qu'évoquée dans le rapport, conduirait à une fragmentation de la présentation budgétaire sans apporter de plus-value significative en matière de suivi de l'exécution. Une telle organisation peut se concevoir pour des collectivités dont les programmes d'investissement sont plus circonscrits ; elle apparaît en revanche peu adaptée à la conduite d'une politique d'investissement de l'ampleur de celle de la Collectivité de Corse.

La Collectivité de Corse considère ainsi que le dispositif actuellement mis en œuvre permet d'assurer un suivi sincère des opérations tout en garantissant une vision consolidée de l'effort d'investissement consacré à la politique routière. Cette approche n'est pas exclusive d'une exigence renforcée de transparence à l'égard des élus. A cet effet, comme évoqué précédemment, la Collectivité prévoit une actualisation annuelle de son PPI 2026-2030, avec une présentation devant l'Assemblée de Corse, afin de renforcer la cohérence entre programmation physique des opérations, leur trajectoire financière pluriannuelle et l'information donnée aux élus.

Elle poursuivra néanmoins les échanges avec ses services financiers afin d'identifier, le cas échéant, les améliorations susceptibles d'être apportées aux modalités de présentation budgétaire.

Des observations qui appellent encore plusieurs précisions :

Plusieurs sujets appellent enfin des précisions complémentaires, notamment s'agissant de certaines opérations d'investissement et des modalités de financement de la politique routière.

S'agissant des observations portant sur certaines opérations spécifiques, notamment les déviations d'Ulmetu et Santa Lucia di Portivechju, il convient de rappeler que les ajustements intervenus répondent à des contraintes identifiées, qu'elles soient d'ordre technique, foncier, environnemental ou liées à la transparence de l'information. Ces éléments ont, le cas échéant, été portés à la connaissance de l'Assemblée de Corse, notamment lors des sessions de janvier et mars 2025.

Les dossiers d'enquête publique notamment environnementaux relatif à l'opération de la déviation de Santa Lucia di Portivechju ont été déposés auprès des services de l'Etat pour instruction. Cette phase capitale jamais atteinte jusqu'à présent illustre les avancées majeures sur des dossiers structurants sur la période de contrôle dans un contexte réglementaire complexe comme l'illustre le dossier de la déviation de Beynac par exemple. Il y a lieu de souligner que cette phase a également été atteinte pour l'opération du prolongement de la rocade d'Aiacciu ou pour la mise à 2*2 voies de la RT 20 entre le giratoire de la Gravona et Mizana.

S'agissant ensuite des opérations de mobilité douce, le rapport continue de s'interroger sur le découpage de certaines voies vertes. La Collectivité considère que cette analyse ne restitue qu'imparfaitement la logique ayant présidé à leur réalisation.

Les itinéraires concernés s'inscrivent dans une stratégie d'aménagement globale visant à constituer, à terme, un réseau continu de mobilités actives. Leur réalisation a été volontairement organisée par séquences fonctionnelles afin de tenir compte des contraintes foncières, techniques, environnementales et budgétaires propres à chaque secteur. Ce phasage ne remet nullement en cause l'unité des opérations concernées. Il répond au contraire à une démarche de programmation permettant de mettre progressivement en service des sections immédiatement utilisables par les usagers, sans attendre l'achèvement de l'intégralité de l'itinéraire. La Collectivité maintient donc que cette méthode de réalisation constitue un choix de gestion pleinement assumé et cohérent avec les objectifs poursuivis. Cette stratégie produit des résultats concrets et rapides, largement reconnus par les usagers, comme en témoigne la fréquentation observée. Contrairement à ce qui est indiqué, plusieurs sections sont d'ores et déjà réalisées ou en voie d'achèvement, notamment Aiacciu – A Bastilicaccia, achevée, et la route des Sanguinaires, quasiment finalisée.

S'agissant des modalités de financement, l'observation relative à l'absence de programmation du PTIC en 2023 nécessite d'être nuancée. Les éléments déjà transmis au cours de l'instruction ne semblent pas avoir été pleinement intégrés à l'analyse. Il convient de rappeler que la Collectivité de Corse ne dispose pas de la maîtrise exclusive du dispositif PTIC, dont les modalités de mise en œuvre relèvent principalement de l'État. La Collectivité a d'ailleurs proposé, dès 2021, la mise en place d'un mécanisme de copilotage et de co-décision (ce qui était le cas dans le cadre du PEI), qui n'a pas été retenu. En l'absence de gouvernance partagée, elle se trouve de facto dans une position de porteur de projets, sans disposer d'une visibilité consolidée sur la doctrine d'emploi des crédits, leur calendrier de mobilisation ou les critères de sélection.

Par ailleurs, contrairement au PEI, le PTIC ne repose pas sur un cadre contractuel global assorti d'une programmation pluriannuelle stabilisée. Les opérations sont instruites au cas par cas, au travers de décisions ponctuelles, sans vision stratégique partagée. Cette évolution substantielle du cadre d'intervention a été relevée par la Cour des comptes elle-même dans son rapport de 2023 relatif aux enseignements du PEI. Dans ces conditions, l'absence alléguée de programmation en 2025 ne saurait être imputée à la Collectivité de Corse.

Cette analyse doit également être mise en perspective avec les contraintes budgétaires pesant sur l'État. Le financement par tranches annuelles, observé notamment dans la programmation 2025, limite le nombre de projets cofinancés et introduit une incertitude sur la couverture globale des enveloppes.

La soutenabilité de l'effort d'investissement que nécessitent la maintenance et la modernisation des infrastructures routières, sans compromettre le financement des autres politiques publiques essentielles conduites par la Collectivité, suppose désormais une révision du niveau d'intervention du PTIC. Le volume initial de 250 millions d'euros de PTIC

était déjà, précisons-le, insuffisant par nature pour répondre aux enjeux techniques concrets et physiques des seuls réseaux routier et ferroviaire en termes de rattrapage. Dans la perspective de l'évolution institutionnelle et fiscale de la Corse, la Collectivité de Corse portera une négociation globale avec l'Etat afin de préparer au mieux les fins d'exécution du PEI et de programmation du PTIC dans le but d'obtenir un deal structurant sur la période 2028-2040.

Au-delà des précisions apportées sur les différents constats maintenus par le rapport définitif, la Collectivité souhaite préciser les suites qu'elle entend donner au rappel du droit ainsi qu'aux recommandations formulées par la Chambre. Nombre d'entre elles rejoignent des démarches déjà engagées avant même l'ouverture du contrôle ; d'autres viendront utilement enrichir cette dynamique de modernisation.

Suites données au rappel du droit et des recommandations formulées par la CRC :

La Collectivité entend donner une suite opérationnelle au rappel du droit ainsi qu'aux recommandations formulées par la Chambre. À cet égard, plusieurs actions sont d'ores et déjà engagées ou programmées.

Observation de la Chambre	État d'avancement / suites données par la Collectivité
Rappel du droit : adoption d'un règlement de voirie territorial	Le règlement de voirie territorial unifié a été adopté par l'Assemblée de Corse le 26 juin 2026. Son élaboration a été conduite parallèlement aux travaux de hiérarchisation du réseau et de convergence des pratiques afin de disposer d'un document harmonisé à l'échelle du territoire.
Recommandations n°1 et 6 : mettre en adéquation l'effectif cible avec les besoins réels de la collectivité et notamment, le futur schéma directeur d'exploitation et soumettre à l'Assemblée de Corse, dès 2026, l'adoption d'un schéma directeur d'exploitation du réseau routier	Ce document, en cours d'élaboration, sera présenté à l'Assemblée de Corse d'ici à la fin de l'année 2026, après concertation avec les organisations syndicales. Il définira le niveau de service attendu en matière d'entretien du réseau routier ainsi que les moyens humains, matériels et organisationnels nécessaires à sa mise en œuvre, notamment en régie.
Recommandation n°2 : assurer le déploiement des fonctionnalités du logiciel interne GEOINNOV pour le suivi des activités des agents d'exploitation et généraliser, d'ici fin 2026, l'usage de ce logiciel à l'ensemble des services des deux directions d'exploitation	Cette orientation s'inscrit pleinement dans les objectifs poursuivis lors de l'acquisition de cet outil. Celui-ci a vocation à permettre une meilleure planification, ainsi qu'un suivi et un pilotage renforcés des tâches réalisées, qu'elles soient exécutées en régie ou externalisées, dans les domaines de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance du réseau routier.
Recommandation n°3 : soumettre à l'Assemblée de Corse l'adoption de nouvelles délibérations définissant le régime des astreintes généralisées pour l'ensemble des agents des directions des routes	La Collectivité de Corse a engagé, dès le début de l'année 2026, une réflexion d'ensemble en vue d'aboutir à un dispositif unifié des astreintes. Cette démarche concerne naturellement l'astreinte généralisée routière et a pour objectif d'assurer une harmonisation des règles applicables, afin que l'ensemble des agents routiers concernés relève de dispositions communes, cohérentes et équitables.
Recommandation n°4 : mettre en œuvre un suivi des autorisations de programme et crédits de paiement par opération afin de disposer d'une vision globale de chaque projet	La Collectivité de Corse s'engage à actualiser annuellement son PPI. C'est dans ce cadre que la vision globale de chaque projet sera apportée à l'Assemblée de Corse. Elle entend également renforcer le suivi de ces échéanciers de crédits de

Observation de la Chambre	État d'avancement / suites données par la Collectivité
	paiement à travers la mise en place d'un nouvel outil de suivi de projets, Orchestra, ainsi que dans son système d'information financier. Une approche de type un programme = une opération, au regard du volume d'opérations menées par la Collectivité nuirait à la lisibilité de l'exercice budgétaire et serait source de lourdeurs techniques importantes dans la gestion du logiciel financier de la Collectivité.
Recommandation n°5 : limiter le recours aux enveloppes globales pour les seuls travaux qui ne peuvent faire l'objet de campagnes de recensement et de programmations annuelles	La Collectivité de Corse a jusqu'à présent privilégié, sur ce segment d'intervention, une organisation laissant une marge de souplesse afin de répondre aux contraintes opérationnelles. Dans ce cadre, il n'a pas été jugé opportun de recenser de manière exhaustive, dès la programmation initiale, l'ensemble des menus travaux dont le montant unitaire demeure limité, une telle démarche étant susceptible d'alourdir le suivi administratif et de réduire la réactivité nécessaire pour répondre aux besoins du terrain. Ces interventions concernent fréquemment des opérations ponctuelles ou urgentes, liées à la sécurité des usagers, à la maintenance courante ou à des dégradations imprévues. Il peut s'agir notamment de la pose de glissières ou d'autres dispositifs de retenue, de travaux de signalisation verticale ou horizontale, ou encore d'interventions sur l'éclairage. Leur nature implique souvent des ajustements en cours d'exercice qui rendent délicate une programmation entièrement figée en amont. Cette organisation s'inscrit dans un cadre budgétaire maîtrisé, assorti de procédures internes de validation et d'un suivi des réalisations. Pour autant, la Collectivité de Corse prend acte de l'intérêt que peut présenter un renforcement de l'anticipation sur les opérations relevant de ces catégories de travaux. À ce titre, elle veillera à développer, lorsque les besoins peuvent être identifiés suffisamment en amont, un recensement et une programmation annuelle afin d'améliorer la lisibilité de l'action conduite tout en préservant la capacité d'adaptation indispensable à la gestion des interventions courantes et urgentes. La Collectivité de Corse a notamment bâti une programmation pluriannuelle de la maintenance (PPM) des revêtements routiers 2026 / 2027 / 2028. Ces opérations seront individualisées budgétairement.

Au-delà de ces suites directement apportées aux observations de la Chambre, la Collectivité de Corse poursuivra également plusieurs démarches importantes destinées à renforcer durablement la gestion de son patrimoine routier, parmi lesquelles :

- L'actualisation annuelle de son PPI routier ; la première interviendra en fin d'exercice 2026 ;
- l'actualisation régulière de la hiérarchisation du réseau routier ;
- la poursuite de la convergence des organisations et des méthodes de travail entre les services ;
- le déploiement de nouveaux outils numériques de suivi patrimonial et de pilotage des opérations ;
- la consolidation des indicateurs de performance et des outils d'aide à la décision permettant d'objectiver les priorités d'investissement ;
- la poursuite des démarches visant à sécuriser les montages financiers et à renforcer la programmation pluriannuelle des investissements.

Au terme de la période contrôlée, la Collectivité de Corse considère avoir franchi une étape déterminante dans la structuration de sa politique routière.

Cette période de transformation a permis de poser les fondements d'une politique routière renouvelée, fondée sur une meilleure connaissance des infrastructures, une programmation davantage objectivée et une vision plus stratégique de la gestion patrimoniale. Elle ouvre désormais une nouvelle étape, tournée vers la consolidation des outils mis en place, l'amélioration de la performance de notre action et l'adaptation de l'action de la Collectivité aux défis croissants auxquels sont confrontés les gestionnaires d'infrastructures.

Dans un territoire où le réseau routier constitue bien davantage qu'un simple équipement de transport, la Collectivité continuera d'assumer pleinement ses responsabilités afin de garantir la sécurité des usagers, d'assurer la cohésion entre les territoires, d'accompagner le développement économique et d'anticiper et répondre aux effets du changement climatique sur les infrastructures.

L'ambition de la Collectivité n'est donc plus de construire les fondements de sa politique routière, mais désormais de tirer pleinement parti des outils qu'elle s'est donnés pour conduire une gestion patrimoniale moderne, durable et performante, au service d'une vision de l'aménagement de la Corse fondée sur des principes d'équité et d'équilibre territoriaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures.

U Presidente di u Consiglio esecutivu di Corsica
Le Président du Conseil exécutif de Corse

Gilles GIOVANNANGELI

« La société a le droit de demander compte
à tout agent public de son administration »
Article 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen

Les publications de la chambre régionale des comptes Corse sont disponibles sur le site :
www.ccomptes.fr/fr/crc-corse

Chambre régionale des comptes Corse
Quartier de l'Annonciade
CS 60305
20297 Bastia Cedex

Adresse mél. corse@crtc.ccomptes.fr

www.ccomptes.fr/fr/crc-corse