

REPONSE DE MME VANINA BORROMEI
A LA QUESTION DEPOSEE PAR MME MARIE THERESE MARIOTTI
AU NOM DU GROUPE « PER L'AVVENE »

OBJET : Maillage et sécurisation du réseau routier

Merci Monsieur le Président, Cher collègue,

Vous commencez votre propos en précisant que notre réseau routier était dimensionné il y a vingt ans et ne l'est manifestement plus aujourd'hui.

Difficile de partager ce premier constat. En 1999 il était peu probable que les élus et usagers estimaient que le réseau était correctement dimensionné et encore moins l'Etat qui a accordé, à cette période, un PEI de 2.0 milliards dont la moitié programmée sur les routes. Manifestement cette analyse historique est contestée par les décisions de l'époque.

Vous soulevez ensuite la problématique de la sécurité du réseau. Les spécialistes de l'accidentologie sont formels dans la majorité des cas (pour ne pas dire dans 99 % des cas), c'est le comportement qui est mis en cause. D'ailleurs, à notre connaissance, à l'heure de la judiciarisation de notre société, nous ne relevons pas de mise en cause de l'infrastructure.

Pour autant, des aménagements visant à augmenter la sécurité sont systématiquement programmés notamment sur la voie que vous prenez en référence (la RT 10) de U Viscuvatu à Muriani, avec une dizaine d'aménagements : aménagements de tourne à gauche, aménagement et mise en sécurité de carrefours: Poghju è Mezana, Tagliu è Isulacciu, A Penta di Casinca, U Castellà di Casinca, Sorbu è Ocagnanu, - San Giulianu, U Viscuvatu, Santa Lucia di Muriani.

Par ailleurs, il convient de préciser que le diagnostic sécurité est piloté par les services de l'Etat. L'agent de la DDTM en charge de cette mission n'a d'ailleurs toujours pas été remplacé.

Vous parlez également d'un plan Marschal spécial routes et prenez en référence l'axe Nord-Sud. Concernant cet axe, depuis plusieurs années, la Collectivité Territoriale de Corse (puis la Collectivité de Corse) procède effectivement à une réserve foncière grâce à la SAFER, qui permet de disposer aujourd'hui de terrains qui seront utiles pour négocier et offrir une plateforme au projet de prolongation de la 2x2 voies jusqu'à Tagliu.

Ce projet doit permettre en effet de faire passer le trafic de transit sur une nouvelle voie, tenant compte du fait que la RT10 dans cette section est devenue une voie de desserte, compte tenu de l'urbanisation galopante.

Un ingénieur a relancé activement ce projet grâce à une idée très pertinente : partager la plateforme routière de la RT10 entre le train et la desserte locale et faire passer le flux de transit routier sur la nouvelle voie. Cette idée en apparence simple permet de rendre enfin réaliste le projet de train dans cette zone, de permettre un apaisement de ces secteurs, tout en garantissant la liaison avec une nouvelle voie, interdite aux accès directs.

C'est aussi pour mener à bien ces deux projets que deux ont été spécialement désignés pour travailler à cette proposition.

De manière générale, la stratégie routière sur l'ensemble du réseau de 5000 km sera définie dans un schéma routier dont c'est la vocation : après avoir hiérarchisé le réseau en 4 classes sur la base d'une analyse partagée avec les différents bassins de vie et partenaires, le document dresse pour les 20 prochaines années les opérations de modernisation articulant désenclavement et réponse aux flux mesurés et projetés, tout en veillant à garantir la juste maintenance de son patrimoine. De cette analyse, découlera ensuite un PPI, qui est un document essentiellement financier, dressant le calendrier opérationnel des travaux pour s'assurer de notre capacité de financement.

Vous précisez également, et affirmez, que les opérations ne sont pas réalisables compte tenu des capacités financières insuffisantes de notre Collectivité. Nous pensons exactement le contraire. Pour demander des financements, il faut des dossiers ficelés (cf échec possible du PEI et avant d'autres contrats Etat/Region). Or, les procédures, notamment environnementales, sont désormais très sévères. C'est pourquoi, il faut pouvoir anticiper par de la réserve foncière, des études sur les documents de planification, des études environnementales et d'opportunité très souvent trop longues.

Vous dites également que « Gouverner c'est prévoir mais c'est également choisir ».

Pour choisir, il faut des dossiers prêts ! en 2002, l'annonce du PEI avait créé la stupeur compte tenu de l'absence de projets prêts. Cela avait notamment conduit dès 2004 à fortement réduire la voilure routière au profit du train, qui ne posait aucun problème foncier.

Pour le POST PEI, je vous le confirme, il n'y aura pas de choix par défaut ! Tout sera fait et engagé, je vous le confirme.

Je vous remercie.