

SECONDA SESSIONE URDINARIA DI U 2022
RIUNIONE DI I 28 E 29 DI 2022

2EME SESSION ORDINAIRE DE 2021
REUNION DES 28 ET 29 AVRIL 2022

2022 / O1/030

**REPONSE DE MONSIEUR LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE A LA
QUESTION DEPOSEE PAR MADAME MARIE-CLAUDE BRANCA AU NOM DU
GROUPE CORE IN FRONTE**

Objet : Etat des routes dans la vallée de la Casaluna

Madame la Conseillère,

Je vous remercie pour votre question.

Nous parlons donc de la vallée de la Casaluna et plus particulièrement des 7 communes de la Pieve de Vallerustie (Aiti, Carticasi, Cambia, Erone, Lanu, Rusiu et San Lurenzu).

Un mot pour rappeler que la situation est difficile dans cette Pieve, mais elle l'est aussi dans d'autres régions de Corse. Je ne reviens pas sur la situation du réseau routier actuel et notamment, mais pas seulement, de l'ancien réseau routier départemental singulièrement celui de Haute-Corse ; une situation historique qui n'est pas réglée au moment où nous parlons et qui est aggravée objectivement par des contraintes naturelles dans le Cismonte, en particulier à cause de la présence d'amiante naturelle rendant les travaux beaucoup plus contraints au plan réglementaire et beaucoup plus coûteux.

Je rappelle également qu'au moment où nous parlons, il y a une distorsion entre nos besoins de remise en état d'un certain nombre de réseaux routiers et les moyens que nous pouvons mobiliser,

notamment parce que les grands instruments de contractualisation prévus avec l'Etat ne sont pas finalisés et cela sera un des objets de la discussion stratégique à venir.

Je veux quand même insister là-dessus car ce n'est pas une question seulement technique, c'est une question fondamentalement politique.

Je vous rappelle par exemple et cela a un lien avec l'ensemble de la réflexion, que nous avons eu des discussions extrêmement tendues avec l'ancien Préfet de Corse, qui considérait qu'il n'était pas nécessaire d'investir sur les réseaux routiers départementaux pour des raisons de rentabilité économique.

Nous défendons pour notre part une vraie vision politique de nos transports intérieurs, de la revitalisation des zones rurales et de montagne. Cette analyse politique sera déclinée ensuite dans un document stratégique : la Programmation Pluriannuelle des Investissements, que nous allons finaliser ensemble, en entamant la discussion, notamment sur le financement, avec l'Etat afin d'apporter des solutions à la hauteur des enjeux.

Ceci étant précisé, et pour entrer directement dans le sujet de la question sur une région particulièrement impactée, on peut citer :

- Des marchés de revêtement,
- Des marchés de maintenance,
- Un inventaire patrimonial des ponts et des murs en cours ; cela n'avait jamais été fait sur les ouvrages d'art et cela nous a conduits à intervenir en urgence sur des situations qui n'étaient pas pré-identifiées et qui auraient pu conduire à des incidents et accidents graves. Nous sommes intervenus dans plusieurs régions et notamment dans la région de la Castagniccia et dans la région du Cap Corse,
- Des marchés d'études,
- Des marchés d'entretien spécifique en cours de consultation,
- Des visites de terrains ; moi-même et le Conseil exécutif, les services, en concertation avec les élus intercommunaux et maires.

L'idée est d'engager des travaux réalistes et efficaces avec une hiérarchisation des priorités. Concernant la Pieve dont vous parlez, vous demandez quel est l'état concret des travaux prévus ou réalisés.

Sur l'ex RD39, il y a eu une reconstruction après l'effondrement partiel d'un mur de soutènement ; quant aux travaux de maintenance réalisés depuis 2 ans ou en cours de programmation, ils s'élèvent à 1,6 millions d'euros, comme en atteste la liste de travaux en annexe.

Sur les investissements, sur l'ex RD39, les travaux à Carticasi, sur une longueur de 5 kilomètres, des travaux de modernisation ont été entrepris l'année dernière pour un coût de 1,8M d'euros HT et nous engagerons les travaux de revêtement dans les semaines à venir pour un montant de 700.000 €, travaux qui seront programmés lors de la prochaine CAO mi-mai 2022. Donc un coût total d'opérations et d'engagements d'ores et déjà acté et en partie réalisé pour 2,5M d'euros HT.

Un focus particulier sur le pont de la Casaluna. Celui-ci a été emporté, vous le savez, par la grande crue de 2016, il était configuré par rapport à une hypothèse de crue centennale de 150 m3. Les impératifs réglementaires actuels imposent de construire le nouvel ouvrage par rapport à une hypothèse de crue centennale de 640 m3.

La première hypothèse de travail qui a été retenue était celle de reconstruire, sur le même site, le pont qui avait été détruit. Cette hypothèse a été écartée car elle ne permettait pas de répondre

aux hypothèses de crue centennale, puisque l'on aurait pu aller au maximum à 175m3. Dès lors que l'on aurait écarté le premier site, il aurait fallu donc en trouver un deuxième.

Il s'agit néanmoins du seul site permettant de reconstruire un pont, plus large et moderne, plus adapté, intégrant les contraintes règlementaires est en aval de l'ancien ouvrage.

Dès lors se pose la question de conserver ou pas les pylônes et les vestiges de l'ancien pont.

Ces vestiges ne font l'objet d'aucun classement patrimonial. Il n'en demeure pas moins qu'il y a un attachement patrimonial objectif d'habitants de la région à cet ancien pont.

L'hypothèse privilégiée était de voir s'il y avait des possibilités de travaux de consolidation et de confortement, y compris du nouveau pont, permettant de conserver les vestiges.

Au terme des études réalisées, la réponse actuelle des experts est que l'on ne peut pas conserver les anciens vestiges, sauf à faire peser un risque majeur en cas de crue centennale sur le nouveau pont.

Cette analyse est confirmée et reprise par la DDTM.

Il y a eu ensuite une mobilisation sur place, le Conseil exécutif y était représenté, j'ai redit aux gens mobilisés que je comprenais leur attachement à ce pont mais que s'il n'y avait pas d'autres solutions techniques, on ne pourrait aller que sur une destruction.

Il faut prendre une décision, je le redis devant votre Assemblée, si possibilité il y a, nous allons aller au bout des expertises techniques, si il y a une possibilité de conserver les vestiges de l'ancien pont, y compris dans le cadre d'une mise en valeur patrimoniale, on le fera ; s'il n'y a pas de possibilité, je prendrai la responsabilité de faire procéder à la destruction des vestiges.

Je ne peux pas, ni politiquement, ni financièrement, ni juridiquement, prendre la responsabilité de conserver un ouvrage en partie détruit qui ferait peser un risque majeur sur le nouvel ouvrage et sur les usagers ! Il faut donc l'entendre, et il faudra donc prendre les décisions qu'il y a à prendre.

Un dernier mot, il y a urgence car vous me demandez le montant des investissements sur ce nouveau pont dont la vallée à un besoin absolu, on a mis 3M d'euros HT pour le nouvel ouvrage, intégré, fonctionnel, supportant le passage des camions, etc. Et cela a été financé grâce au PEI ; il y a donc un impératif de programmation car on ne peut pas se permettre de perdre ce financement !

Donc, je crois que j'ai été clair de ce côté-là, je resterai à l'écoute de l'ensemble des acteurs de terrain et si nécessaire, on refera une nouvelle réunion sur site pour prendre des décisions qu'il y a à prendre.

Dernier mot, dans le secteur Rusiu, Erone Lanu et Aiti (rive gauche de la Casaluna), concernant les ex RD 139 et 239, il est envisagé de traiter l'itinéraire avec des techniques adaptées à ces sections de montagne ; une étude est en cours pour lancer les travaux en 2023.

En conclusion, Madame la Conseillère, nous sommes sur un total de travaux d'ores et déjà réalisés et en cours de 7M d'euros HT depuis le début de la mandature sur le réseau routier de la vallée de la Casaluna ; il y a donc eu un engagement significatif, qui ne permet pas d'être au niveau attendu par les populations, mais qui démontre bien notre intérêt pour cette Pieve de l'intérieur, comme pour l'ensemble des régions de l'intérieur et de montagne de l'île.

Je vous remercie.