

AVISU CESEC 2025-37¹
AVIS CESEC 2025-37

**Bilanciu è attualizazione di u Pianu Pluriannincu d'Investimenti di
l'infrastrutture di trasportu 2017-2026 - PPI 2026-2030 Strade è Trenu**

*Bilan et actualisation du Plan Pluriannuel des Investissements des infrastructures
de transport 2017-2026 - PPI 2026-2030 Routes et Fer²*

Vu le Code général des Collectivités territoriales, notamment ses articles L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vistu u Codice generale di e Cullettività Territoriale, in particolare i so articuli L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vistu a lettera di presentazione di l'11 di lugliu di u 2025 di u Sgiò Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica chì dumanda l'avisu di u Cunsigliu Economicu, Sucial, di l'Ambiente e Culturale di Corsica relativu à u **Bilanciu è attualizazione di u Pianu Pluriannincu d'Investimenti di l'infrastrutture di trasportu 2017-2026 - PPI 2026-2030 Strade è Trenu ;**

Vu la lettre de saisine du 11 juillet di u 2025 par laquelle Monsieur le Président du Conseil Exécutif de Corse demande l'avis du Conseil Economique Social, Environnemental et Culturel de Corse sur le Bilan et actualisation du Plan Pluriannuel des Investissements des infrastructures de transport 2017-2026 - PPI 2026-2030 Routes et Fer ;

En l'absence de quorum constaté à la séance plénière du mardi 22 juillet 2025, à Bastia et en application du règlement intérieur (article 13.2) ;

Après avoir entendu, Jean-Felix ACQUAVIVA, Conseiller exécutif en charge des transports, des infrastructures portuaires et aéroportuaires, Président de l'Office des transports de la Corse ;

À nant'à u raportu di Christian NOVELLA, per a cummissione sviluppu economicu, turisimu, affari suciali, impiegu, è pruspettiva, addunita mercuri u 16 di luddu di u 2025 ;

¹ Adopté à l'unanimité

Votants : 34

² Rapport AC 2025/E4/203

Sur rapport de Christian NOVELLA, pour la commission développement économique, tourisme, affaires sociales, emploi et prospective, réunie le mercredi 16 juillet 2025 ;

***U Cunsigliu Ecunomicu, Sicial, di l'Ambiente e Culturale di Corsica
Adunitu in seduta pienaria u 24 di lugliu di u 2025, in Aiacciu
Prununzia l'avisu chì seguita***

Ce rapport de la Collectivité de Corse, daté des 24 et 25 juillet 2025, présente le bilan et l'actualisation du Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) des infrastructures de transport pour la période 2017-2026.

Il propose également, pour approbation, un nouveau PPI pour la période 2026-2030, se concentrant dans un premier temps sur les infrastructures routières et ferroviaires.

Ce rapport fait suite à l'engagement pris par le Président du Conseil Exécutif de Corse le 30 janvier 2025, lors de la délibération n°25/005 AC relative à la déviation d'Ulmetu, de présenter dans un délai de 6 mois une actualisation du PPI 2017-2026 pour sa partie routière.

La volonté de la Collectivité de Corse d'affirmer sa stratégie programmatique, en l'articulant aux discussions avec l'État et à l'adoption de nouveaux documents stratégiques comme la révision du PADDUC, a conduit à élargir l'engagement initial en proposant un nouveau PPI pour les cinq prochaines années.

Le rapport se structure en deux parties principales : le bilan et l'actualisation du PPI 2017-2026, puis la présentation des enjeux et orientations du futur PPI 2026-2030. Les domaines portuaire, aéroportuaire et numérique seront intégrés au nouveau PPI ultérieurement, fin 2025.

I. Bilan et Actualisation du PPI 2017-2026

Le PPI 2017-2026, couvrant initialement une période de 9 ans, est évalué sur 8 ans dans ce rapport. Le bilan macro de son exécution révèle un effort soutenu de budgétisation et de réalisation, avec un taux de réalisation global d'environ 67% sur 8 ans.

Le réalisé moyen annuel s'élève à 108,6 M€, soit une augmentation de 4% par rapport à la période 2014-2017. En extrapolant jusqu'à fin 2026, les objectifs devraient être dépassés pour les ex-routes départementales (128%) et atteindre 75% pour les ex-routes territoriales, soit 100% sur l'ensemble du réseau routier.

Concernant les ports et aéroports, le taux de réalisation est de 71,2%, et pour le ferroviaire, il est de 36%, soit 83% de l'objectif général en passe d'être atteint.

Un bilan détaillé est fourni par type d'infrastructures :

- **Dans le domaine routier** : Le PPI initial prévoyait environ 50 projets de modernisation des ex-Routes Territoriales (ex-RT) pour 363 M€ et 100 M€ pour la maintenance. Pour les ex-Routes Départementales (ex-RD), la programmation

détaillée n'était pas encore arrêtée, avec un montant prévisionnel de 151 M€ pour la modernisation et 264 M€ pour la maintenance. Le niveau de réalisation sur 8 ans est de 278,6 M€ (60%) pour les ex-RT et de 415 M€ (102%) pour les ex-RD. Ce rééquilibrage au profit des ex-routes départementales découle d'un choix politique fort visant à traiter en priorité ce réseau, notamment celui du Cismonte, dont l'état était particulièrement dégradé en 2018. L'effort de rattrapage a été un marqueur des premières budgétisations, et le PEI4 a été pleinement utilisé pour intégrer des sections des ex-RD, ce qui n'était pas autorisé auparavant. Le Conseil exécutif s'est fortement engagé pour que le réseau de l'intérieur soit éligible au PEI.

- **Dans le domaine ferroviaire :** Le PPI intégrait des projets cofinancés (CPER, PEI, FEDER), la poursuite de projets dont le montant initial était insuffisant, et de nouveaux projets non encore inscrits dans un programme cofinancé mais pouvant relever du futur CPER ou du PTIC. Certains projets non programmés initialement ont pu l'être depuis, tels que le pôle d'échange de Casamozza (PEI 4), la réalisation de 3 haltes supplémentaires (CPER), le pôle d'échange de Mizana (CPER), et le système d'information voyageurs (plan de relance de l'État). Les opérations réalisées ou en cours visent à améliorer la sécurité et la fiabilité du réseau ferré, l'accessibilité, la modernisation des infrastructures, et le développement de l'offre périurbaine et de l'intermodalité. Avec 74 M€ (29%) de réalisations ferroviaires, dont 45 M€ sur les deux derniers exercices 2023/2024, les infrastructures ferroviaires représentent un volet majeur et en pleine expansion de la politique d'investissement de la Collectivité.
- **Dans le domaine des ports et aéroports :** Avec 101,3 M€ (57%) d'exécution, la Collectivité de Corse a mené des opérations structurantes. Parmi celles-ci, on retrouve la réparation des ouvrages portuaires et maritimes du vieux port de Bastia (36,8 M€), l'extension du terre-plein nord-est du port de commerce de Bastia (1,7 M€), la réfection du quai IV de Bunifaziu (7,4 M€), la reconstruction du mur chasse-mer du phare de Scogliu Longu à Prupia (0,7 M€), le renforcement de la piste et l'extension des parkings de l'aéroport de Figari (24 M€), et le réaménagement du parking affaires de l'aéroport de Calvi (4,7 M€). Ces investissements ont été réalisés malgré un ralentissement lié à la consommation totale des crédits PEI dédiés à ce domaine, à la complexité des études réglementaires et aux événements climatiques majeurs. En outre, près de 5 M€ ont été investis dans diverses opérations de mise en sécurité, remise à niveau, développement et modernisation des équipements portuaires des ports de pêche non-inscrits au PPI 2017-2026 (Erbalunga, Santa Severa, Barcaghju, Giottani, San Damianu, Galeria, Centuri et Purticciolu).

Le rapport propose la clôture anticipée du PPI 2017/2026 au 31 décembre 2025.

II. Un Nouveau PPI 2026-2030

Le nouveau PPI 2026-2030, tout comme le précédent, couvrira les infrastructures routières, le réseau ferré, les ports et aéroports, et intégrera également l'infrastructure numérique.

Un premier volet du rapport est consacré aux infrastructures routières et ferroviaires.

La conception de ce nouveau PPI intègre de nouveaux marqueurs basés sur une analyse actualisée des enjeux et attentes, l'intégration des nouvelles réglementations et une

réaffirmation des priorités stratégiques du Conseil exécutif de Corse. Il prend en compte les contraintes budgétaires et les négociations à mener, notamment avec l'État, concernant le financement des infrastructures de l'île. La modernisation, la sécurisation et l'entretien des infrastructures de transport sont des aspects centraux de l'action de la Collectivité, qui seront renforcés dans le cadre de l'évolution institutionnelle vers l'autonomie, confirmant la Collectivité de Corse comme maître d'ouvrage de premier plan.

Ce nouveau PPI s'inscrit dans le calendrier de révision du PADDUC et sera piloté selon une méthodologie renouvelée, plus participative et dynamique. Il est structuré autour d'une typologie d'infrastructures répondant aux enjeux de conservation, résilience, sécurisation, modernisation et développement, en intégrant la conservation du patrimoine comme priorité.

Le rapport présente différents scénarios budgétaires, proposant un scénario préférentiel (le plus ambitieux) dans l'objectif d'une recherche active de financements associés.

Le plan pluriannuel proposé liste de manière exhaustive les opérations routières et ferroviaires que la Collectivité de Corse a la capacité de lancer entre 2026 et 2030, même au-delà de la prévision budgétaire préférentielle de 150 M€/an. Un stock de projets techniquement matures est disponible pour les futures actualisations du PPI, en fonction de l'évolution de la conjoncture, des recettes, des capacités de redéploiement de crédits et des priorités du Conseil exécutif.

Orientations Stratégiques du PPI 2026-2030 :

- **Dans le domaine routier :** Les objectifs prioritaires incluent la sanctuarisation du réseau existant, dont le patrimoine se détériore sous l'effet des aléas exogènes et de l'intensification du trafic. La maintenance du réseau routier et de ses ouvrages d'art est pleinement intégrée. La résilience de l'infrastructure routière est un enjeu majeur de sécurité et d'anticipation des conséquences du changement climatique, visant également une bonne gestion pour ne pas générer de dette grise. Une part conséquente sera consacrée à la modernisation du réseau, axée sur des objectifs d'aménagement hiérarchisés, pour réduire les temps de trajet et améliorer la fluidité, en particulier en période estivale. Le rapport souligne également la nécessité d'offrir des alternatives à la voiture dans les aires urbaines et entre les agglomérations, répondant à une attente sociale croissante pour les transports alternatifs dans le cadre d'une politique de mobilité repensée.
- **Dans le domaine ferroviaire :** Le système ferroviaire projeté cible à la fois les déplacements pendulaires et les déplacements occasionnels et touristiques. Le programme opérationnel vise à offrir une véritable alternative à l'usage de la voiture en augmentant les fréquences, notamment dans les espaces périurbains, et en étendant géographiquement la desserte. Le programme doit permettre de cadencer les circulations afin d'optimiser les moyens et d'améliorer l'attractivité du service. Plusieurs opérations sont envisagées, telles que la réalisation de points de croisement dans les zones périurbaines pour une desserte densifiée, l'achat de matériel roulant de type tram-train et l'électrification du périurbain, la poursuite des opérations de rénovation de gare, et le maintien en conditions opérationnelles des AMG (révision à mi-vie, renforcement de talus, etc.).

La mise en œuvre du nouveau PPI est prévue pour le 1er janvier 2026, faisant suite à la clôture anticipée du PPI 2017/2026 au 31 décembre 2025.

Une seconde séquence de fin d'année permettra de revoir la programmation des domaines routiers et ferroviaires en fonction de la validation de la programmation infrastructurelle au titre du PTIC, des résultats des négociations avec l'État sur un nouveau modèle de financement, des échanges au sein de l'Assemblée de Corse lors de la session de juillet 2025, et des résultats d'une démarche concertée avec les partenaires et acteurs (organes consultatifs, élus, associations de citoyens, fédérations du BTP, etc.).

En conclusion, le rapport propose à l'Assemblée de Corse d'approuver l'actualisation du PPI 2017/2026 et sa clôture anticipée au 31/12/2025. Il est également proposé d'approuver le nouveau PPI des infrastructures de transport pour la période 2026-2030, dans ses parties routière et ferroviaire.

Enfin, le rapport demande de donner mandat au Président du Conseil exécutif de Corse pour mener les discussions avec l'État afin d'obtenir les ressources nécessaires à la réalisation du PPI 2026/2030, notamment dans le cadre du PTIC, de sa prolongation via un "PTIC de nouvelle génération", des programmes de financement des infrastructures en cours de négociation entre le Gouvernement et les Régions, et du pacte budgétaire et fiscal à intégrer au Statut d'Autonomie pour la Corse.

Relativement au rapport, le CESECC émet les observations suivantes :

Concernant le transport ferroviaire, et même s'il est prévu dans le PPI l'achat de tram-train ou d'hybrides, **le CESECC alerte** sur l'augmentation importante des coûts d'achats de ce type de moyens de transport qui avoisine actuellement les 10 M€ l'unité.

Sur ce point, **le CESECC entend** que ces investissements ne sont envisageables qu'en cas de réalisation des hypothèses hautes présentées dans le rapport (130 à 150M€ d'investissements potentiels annuels).

Concernant le réseau routier, **le CESECC apprécie** que le PPI considère qu'il n'est pas seulement un moyen de transport mais également un vecteur de développement social de de solidarité et de continuité territoriale.

Le CESECC note avec satisfaction :

- Que la maintenance demeure une priorité et que vont se poursuivre les efforts de rattrapage pour la rénovation des nombreux secteurs encore dégradés, désormais identifiés par un schéma, notamment au sein des anciennes routes départementales ;
- Que concernant les grands axes routiers un projet de classement en route de grande circulation, soumis à un régime juridique particulier, est élaboré dans le but d'améliorer la sécurité, la fluidité des flux et de limiter les accès dus aux nombreuses constructions en bordure de trajet.

Le CESECC souhaite que :

- Dans la réalisation de ces travaux les entreprises attributaires de marchés publics utilisent un matériel plus adapté au profil des réseaux afin de ne pas les fragiliser ;
- Cette réfection s'accompagne de la création, ou de la réfection, de caniveaux afin de faciliter l'écoulement des eaux ; cela éviterait les effets destructeurs du ruissellement et des inondations ;
- Les accotements pentus des routes de montagne ne soient plus déboisés à l'aide d'engins lourds de chantiers afin d'éviter les éboulements lors de fortes pluies.

Concernant les chantiers effectués dans des secteurs à « risque amiante environnemental identifiés » par le BRGM, **le CESECC apprécie** que soient rappelées les mesures réglementaires strictes autant que le protocole contraignant **mais souhaite** que ces dispositions soient uniformément appliquées ; notamment en ce qui concerne celles relatives au code de santé publique (protection de la population et de l'environnement) et au code de l'environnement (gestion des déchets amiantés).

Le CESECC rappelle également qu'il convient, pour les entreprises qui travaillent sur les routes, mais aussi dans les domaines aériens et portuaires, de développer une conditionnalité efficiente à leur égard afin de décrocher les marchés publics **même s'il note**, sur ce point, qu'il existe déjà une forme de mise en pratique de la part de la CDC avec prise en compte de l'aspect environnemental, en amont au moment de la rédaction du besoin, et dans rédaction du cahier des charges : enrobées à froid, émulsion à froid sans chauffage, matériaux recyclés etc.

Concernant la question des bains de Caldaniccia, pour le maintien desquels le CESECC a voté une motion, **il entend** que la trajectoire du tracé de la pénétrante ne passe pas directement sur les thermes et que, selon les études menées, le projet n'impacte pas les nappes phréatiques prévoyant même de rendre à nouveau le site plus propre et accessible.

Néanmoins, **le CESECC demande** à la CDC la plus grande vigilance sur ce dossier.

Relativement à l'électrification des ports, et à leur décarbonation, **le CESECC prend acte** que cet aspect sera traité dans un second volet du PPI qui lui sera soumis en septembre ou en octobre prochain et que, à la suite d'études en cours de finalisation, des hypothèses concrètes seront enfin présentées en fin d'année concernant le port de Bastia et son devenir.

Parallèlement, **le CESECC entend** sur les grands travaux comme la déviation de Sainte Lucie de Porto Vecchio, la déviation d'Olmeto et la 2x2 voies que celles-ci sont inscrites au PPI mais qu'en raison des étapes préalables nécessaires et en cours (foncières, environnementales, juridiques etc.) elles sont envisagées dans un délai pragmatique de réalisation : Sainte Lucie de Porto Vecchio à échéance 2030, Olmeto après 2032.

Sur les différents scénarii d'investissements envisagés dans le rapport, **le CESECC peine** à voir, de manière précise et concrète, quelles sont les priorités et comment celles-ci sont déterminées en cas de réalisation de tel ou tel scénario.

De plus, **le CESECC s'interroge** :

- Sur les leviers qui pourraient être actionnés afin d'obtenir le montant maximum envisagé (150 M€ annuel) ;
- Dans l'optique d'une réalisation de l'hypothèse la plus basse (100 M€), sur les projets qui seraient priorisés par la CDC et les clés d'arbitrage.

Le CESECC souligne néanmoins l'objectif de transparence de la CDC sur ce point.

In fine, les investissements annuels pourraient donc être compris entre 100 et 150 M€ en fonction des trajectoires financières et des cofinancements levés.

Le delta important (50 M€ annuel) ne permet donc pas, à l'heure actuelle, d'avoir une visibilité concrète sur ce PPI.

Concernant la signalétique, extrêmement importante pour une sécurisation optimale du réseau routier, **le CESECC entend** que cela sera précisément développé dans un plan à venir, lié à l'exploitation du réseau et que cela s'opèrera secteur par secteur.

Par ailleurs, d'un point de vue urbanistique, **le CESECC pense** qu'une réflexion devrait être menée, avec des paysagistes, concernant les traversées des villages, autant que sur la création de parkings à l'extérieur des communes, **même s'il entend** les difficultés de coordination des acteurs et le rôle primordial que doivent jouer les communes dans ces orientations.

Enfin, **le CESECC ne peut que souhaiter** un PPI dynamique et vertueux qui associe autant le réseau routier que le développement des ports et aéroports avec une réorientation efficiente de l'intermodalité au bénéfice des usagers du territoire. **Il estime** qu'une réflexion prospective sur le moyen terme devrait être menée en examinant les possibilités de réduction du nombre d'aéroports et de ports rendues faisables par une amélioration sensible des routes et des moyens de transport. En effet, la multiplication excessive des points d'entrée-sortie sur le territoire ne sont que la réponse localisée et sans planification à la faiblesse récurrente des connexions internes à l'île.

Le CESEC émet un avis favorable sur le rapport relatif au bilan et à l'actualisation du plan pluriannuel des investissements des infrastructures de transport 2017-2026 - PPI 2026-2030 routes et fer.

La Présidente,



Marie-Jeanne NICOLI