

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 11/044 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE APPROUVANT LE BILAN DE CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE AU PROJET DE L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE CASATORRA SITUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE BIGUGLIA - ROUTE NATIONALE 193

SEANCE DU 17 FEVRIER 2011

L'An deux mille onze et le dix-sept février, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Dominique BUCCHINI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

ANGELINI Jean-Christophe, BARTOLI Marie-France, BASTELICA Etienne, BEDU-PASQUALAGGI Diane, BENEDETTI Paul-Félix, BIANCARELLI Viviane, BIANCUCCI Jean, BUCCHINI Dominique, CASALTA Laetitia, CASTELLANI Michel, CASTELLANI Pascaline, CASTELLI Yannick, CHAUBON Pierre, DONSIMONI-CALENDINI Simone, FEDERICI Balthazar, FEDI Marie-Jeanne, FERRI-PISANI Rosy, GIACOMETTI Josepha, GIOVANNINI Fabienne, GUERRINI Christine, HOUEMER Marie-Paule, LACAVE Mattea, LUCCIONI Jean-Baptiste, LUCIANI Xavier, MARTELLI Benoîte, MOSCONI François, NATALI Anne-Marie, NICOLAI Marc-Antoine, NIVAGGIONI Nadine, ORSINI Antoine, ORSUCCI Jean-Charles, PANUNZI Jean-Jacques, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SIMEONI Gilles, SIMONPIETRI Agnès, SINDALI Antoine, STEFANI Michel, TALAMONI Jean-Guy, TATTI François, VANNI Hyacinthe

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

Mme COLONNA Christine à M. BIANCUCCI Jean
M. FRANCISCI Marcel à M. PANUNZI Jean-Jacques
Mme GRIMALDI Stéphanie à M. SINDALI Antoine
Mme NIELLINI Annonciade à Mme BARTOLI Marie-France
Mme RISTERUCCI Josette à Mme FEDI Marie-Jeanne
M. de ROCCA SERRA Camille à Mme SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette
Mme RUGGERI Nathalie à Mme NATALI Anne-Marie
M. SANTINI Ange à Mme BEDU-PASQUALAGGI Diane

Mme SCIARETTI Véronique à Mme GIACOMETTI Josepha
M. SUZZONI Etienne à Mme GUERRINI Christine
Mme VALENTINI Marie-Hélène à M. FEDERICI Balthazar.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, Titre II, Livre IV, IV^{ème} partie,
- VU** l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme relatif à la concertation,
- VU** la délibération n° 95/156 AC de l'Assemblée de Corse du 20 juillet 2009 prenant en considération les fuseaux de mise à l'étude de l'aménagement des 5 giratoires existants situés sur le territoire des communes de Bastia, Furiani et Biguglia,
- VU** la délibération n° 10/163 AC de l'Assemblée de Corse du 24 septembre 2010 autorisant la procédure de concertation préalable obligatoire relative au projet de l'aménagement du carrefour de Casatorra situé sur le territoire de la commune de Biguglia,
- VU** le courrier de la commune de Biguglia en date du 6 décembre 2010,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,
- APRES** avis de la Commission du Développement Economique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE le bilan de la concertation, tel qu'il figure dans le rapport en annexe de la présente délibération.

ARTICLE 2 :

SE PRONONCE en faveur de la poursuite du projet correspondant à la **variante 3** laquelle propose en lieu et place du carrefour actuel, un passage souterrain à gabarit réduit de type de ceux réalisés à Bastia, à Noguès et à Sampiero Corso, avec un giratoire au dessus.

ARTICLE 3 :

DECIDE le lancement des procédures réglementaires en vue de la réalisation du projet et notamment la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique menée conjointement à l'enquête parcellaire, et l'expropriation.

ARTICLE 4 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à acquérir les emprises nécessaires à la réalisation de ce projet, soit à l'amiable en signant les actes administratifs ou notariés d'expropriation lorsque le prix ne dépasse pas l'estimation de France Domaine, soit judiciairement dans le cadre de la procédure engagée.

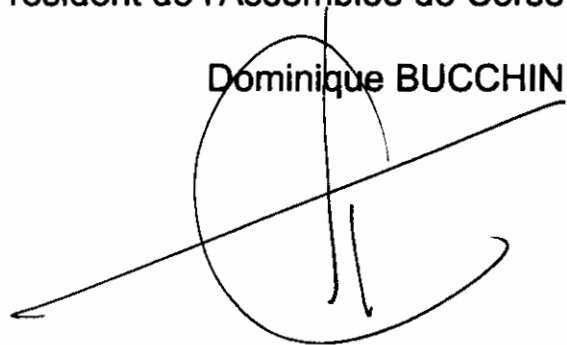
ARTICLE 5 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

AJACCIO, le 17 février 2011

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Dominique BUCCHINI

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'D' with a vertical line through it and a horizontal line crossing it, followed by a flourish.

ANNEXES

<p style="text-align: center;">RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE</p>

**BILAN DE CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE AU PROJET
DE L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE CASATORRA SITUE
SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE BIGUGLIA**

ROUTE NATIONALE 193

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le bilan de la concertation publique préalable au projet de l'aménagement du carrefour de Casatorra situé sur le territoire de la commune de Biguglia, procédure lancée conformément à la délibération n° 10/163 AC du 24 septembre 2010 jointe.

Le tracé initial de la Route Nationale 193 à deux fois deux voies entre Bastia et Borgo comprenait de nombreux îlots de tourne à gauche à l'origine de graves accidents.

Depuis 1995, la Collectivité Territoriale de Corse a mis en œuvre une politique de sécurisation, soit en fermant des tourne à gauche, soit en réalisant des carrefours giratoires dont ceux de Sampiero Corso, de la Zone Industrielle de Bastia, de Ceppe et de Tragone. Les résultats de ces actions sont très positifs en termes de sécurité et de fluidité.

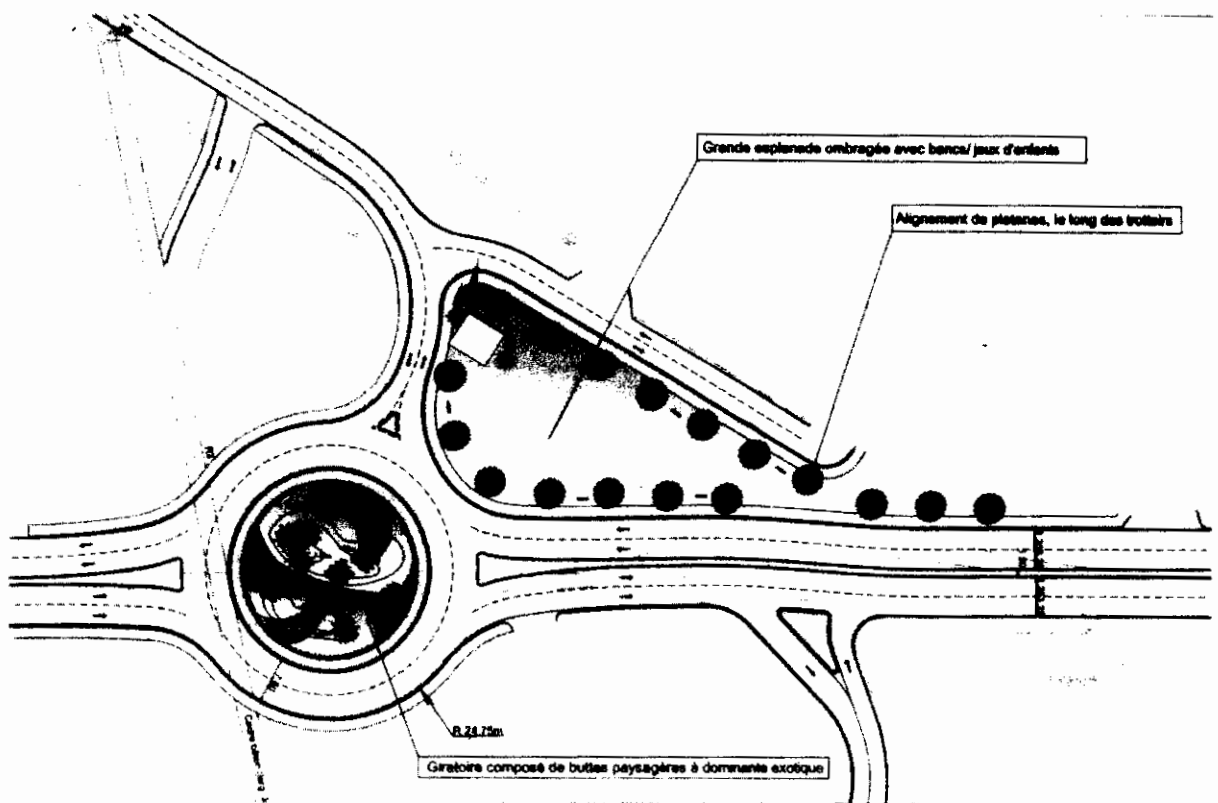
Pour achever cette politique, deux aménagements restent à réaliser, celui de Casatorra et celui de Rassignani.

I - RAPPEL DES VARIANTES

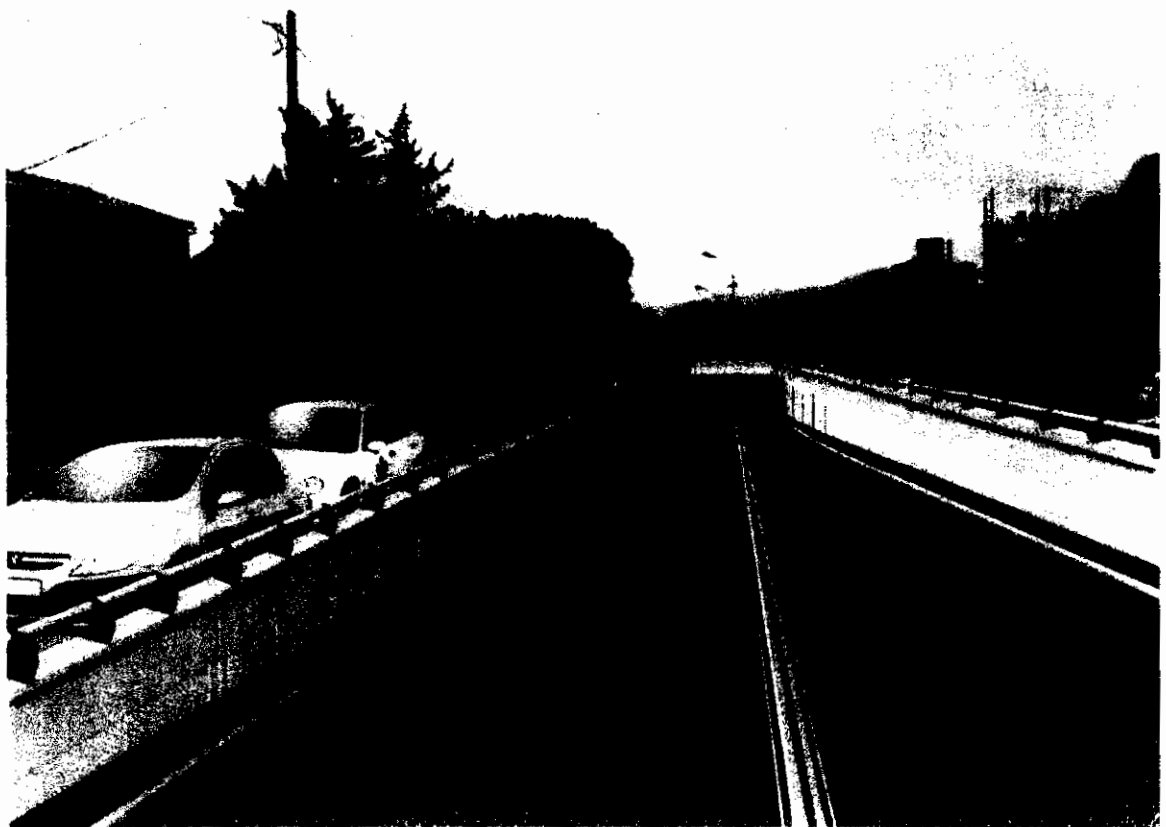
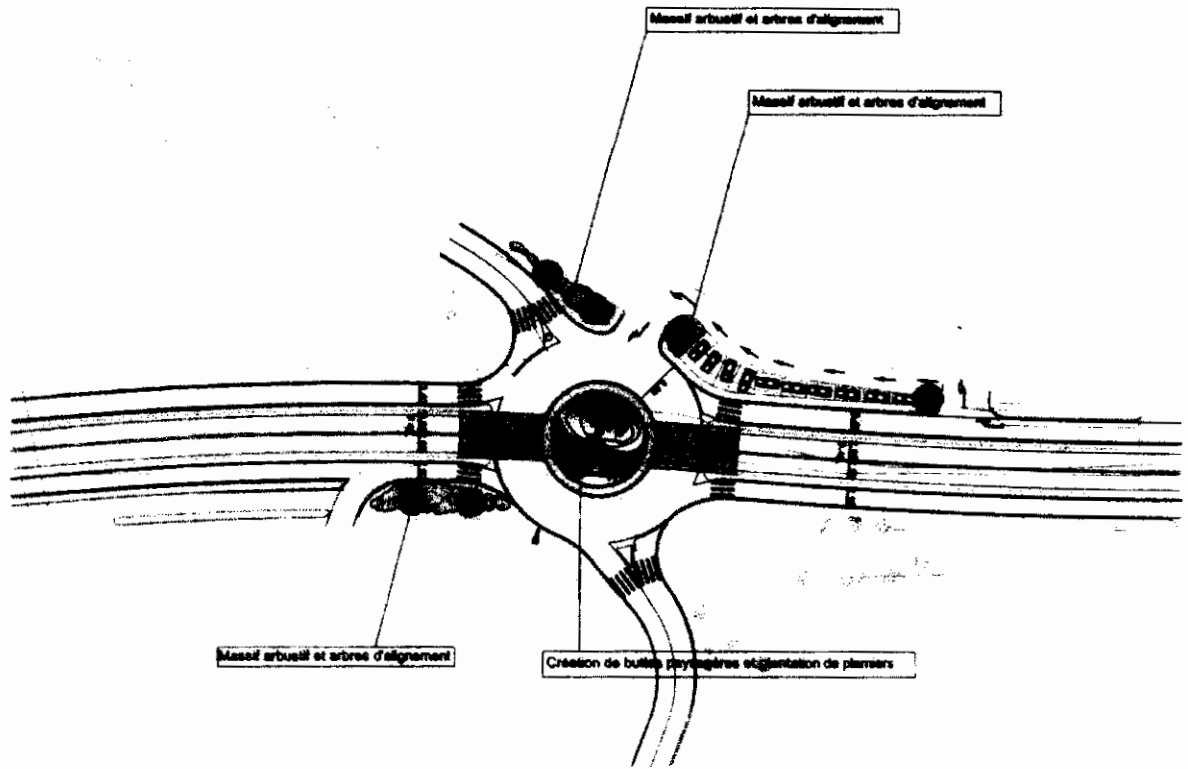
Le registre d'enquête relatif à la concertation publique présente trois variantes pour l'aménagement du carrefour de Casatorra.

Les variantes sont celles qui ont été soumises lors de la séance de l'Assemblée de Corse du 24 septembre 2010 et ont fait l'objet de la délibération n° 10/163 AC jointe, leurs principales caractéristiques sont rappelées ci-dessous.

La variante n° 1 propose l'aménagement d'un carrefour giratoire plan, au niveau altimétrique de la route nationale, à environ 80 mètres au Sud du carrefour actuel.



La variante n° 2, la plus au Sud, propose l'aménagement d'un carrefour giratoire plus au Sud, à environ 250 mètres du carrefour actuel. La présence de la voie ferrée en bordure directe de la Route Nationale 193 impose la réalisation d'un carrefour surélevé d'environ 5 mètres par rapport au niveau actuel de la Route Nationale 193. Cette contrainte implique en outre la modification complète des modalités de



II - CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation publique a été organisée du jeudi 4 novembre au jeudi 25 novembre dans la commune de Biguglia concernée par le projet conformément aux articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'Urbanisme.

Il s'avère, à partir du bilan de la commune, que 19 observations ont été inscrites sur le registre déposé en mairie. Il est à regretter que malgré l'engouement de la population à se déplacer pour prendre connaissance du projet avec la présence répétée et annoncée par voie de presse de représentants de la Collectivité Territoriale de Corse, le nombre d'observations écrites a été bien inférieur au nombre de visites.

Il avait été demandé à la population de classer les variantes par ordre de préférence.

Sur les trois variantes proposées, une variante requière la préférence du public, il s'agit de la variante 3 inscrite dans les 19 observations laquelle propose un passage sous terrain à gabarit réduit du type de ceux réalisés à Noguès et à Sampiero Corso à Bastia avec un carrefour giratoire au dessus.

Les raisons du choix de la population sont les suivantes :

Le projet est au cœur du village, les lotissements et la résidence Amarella sont mieux desservis.

La circulation est mieux fluidifiée sur cet axe prioritaire grâce au tunnel.

Le passage piéton prévu est apprécié des personnes âgées.

Le public considère que la variante 3 satisfait toutes les préoccupations concernant l'environnement, la dangerosité, l'efficacité et souhaite que l'aménagement soit réalisé dans les plus brefs délais.

III - ANALYSE MULTICRITERES

Concernant les variantes 1 (5,2 M€), 2 (9,4 M€) et 3 (8,3 M€), il est à noter que la variante 3 comporte des acquisitions foncières moins importantes (2 000 m²) que la 1 (5 000 m²) et la 2 (8 500 m²).

Concernant l'impact paysager, la variante 3 aménage l'îlot central du giratoire, la 1 aménage en plus une esplanade, et la 2 présente un fort impact visuel en raison des murs de soutènement.

Sur la fluidité du trafic, la variante 1 fait persister le trafic en surface et n'améliore pas l'accès à l'est. Seul le trafic de la contre-allée évite le carrefour avec la variante 2. La variante 3 permet au trafic majoritaire d'éviter le carrefour.

Quant à la qualité de l'air et des nuisances acoustiques, les variantes 1 et 2 n'apportent pas d'amélioration par rapport à l'existant, alors que la variante 3 contribue à améliorer fortement les nuisances au droit du carrefour du fait de la déviation du trafic majoritaire.

Les coûts d'exploitation sont les suivants :

- Pour la variante 1 : entretien du giratoire et des espaces verts,
- Pour la variante 2 : entretien des espaces verts, de l'ouvrage ferroviaire à l'Est ainsi que la trémie de la contre allée desservant les commerces à l'Ouest (lors de la maintenance de cette trémie, l'accès sera fermé),
- Pour la variante 3 : entretien des espaces verts, du giratoire et des ouvrages d'art.

IV - VARIANTE PROPOSEE POUR LA POURSUITE DU PROJET

Le contrôle par le juge administratif de l'utilité publique du projet repose sur le bilan entre les avantages du projet (développement économique, nécessité de nouveaux équipements pour dévier le transit) et ses inconvénients (atteinte à la propriété, nuisances environnementales, coût financier).

Il ressort ainsi de l'analyse multicritères que la **variante 3** est le meilleur compromis entre un projet alliant une vision à long terme de développement économique non contraignante sur l'urbanisme existant, le respect de l'environnement et du cadre de vie ainsi que le meilleur rendement notamment en frais de fonctionnement pour la Collectivité Territoriale de Corse pour les prochaines décennies.

CONCLUSIONS

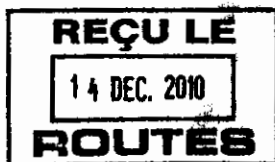
Je vous propose :

1. **D'APPROUVER** le bilan de la concertation,
2. **DE VOUS PRONONCER** en faveur de la poursuite du projet correspondant à la variante 3,
3. **DE DECIDER** de lancer les procédures réglementaires en vue de la réalisation du projet et notamment la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique menée conjointement à l'enquête parcellaire, et l'expropriation,
4. **DE M'AUTORISER** à acquérir les emprises nécessaires à la réalisation de ce projet, soit à l'amiable en signant les actes administratifs ou notariés, soit judiciairement dans le cadre de la procédure engagée,

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



VILLE DE BIGUGLIA
HAUTE-CORSE



Biguglia, le 06 décembre 2010

Le Député-Maire,

à

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

22, cours grandval

20000 AJACCIO



OBJET : Consultation publique – Carrefour de Casatorra
REFER : SGS/CC/JA

Monsieur,

L'enquête publique concernant l'aménagement du carrefour de Casatorra vient de se terminer et la municipalité se prononce très favorablement en ce qui concerne la variante N°3.

Je souhaite que ce projet aboutisse très rapidement compte tenu des problèmes engendrés quotidiennement par le flux incessant des automobilistes.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bon à toi,

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 10/163 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE RELATIVE A LA PROCEDURE DE CONCERTATION PREALABLE OBLIGATOIRE CONCERNANT L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE CASATORRA SITUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE BIGUGLIA ROUTE NATIONALE 193

SEANCE DU 24 SEPTEMBRE 2010

L'An deux mille dix, et le vingt-quatre septembre, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Dominique BUCCHINI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

ANGELINI Jean-Christophe, BARTOLI Marie-France, BASTELICA Etienne, BEDU-PASQUALAGGI Diane, BENEDETTI Paul-Félix, BIANCARELLI Viviane, BIANCUCCI Jean, BUCCHINI Dominique, CASALTA Laetitia, CASTELLANI Michel, CASTELLANI Pascaline, CASTELLI Yannick, CHAUBON Pierre, COLONNA Christine, DONSIMONI-CALENDINI Simone, FEDERICI Balthazar, FEDI Marie-Jeanne, FERRI-PISANI Rosy, FRANCISCI Marcel, GIACOMETTI Josepha, GIOVANNINI Fabienne, GRIMALDI Stéphanie, GUERRINI Christine, HOUEMER Marie-Paule, LACAVE Mattea, LUCCIONI Jean-Baptiste, LUCIANI Xavier, MARTELLI Benoîte, MOSCONI François, NICOLAI Marc-Antoine, NIELLINI Annonciade, NIVAGGIONI Nadine, ORSINI Antoine, ORSUCCI Jean-Charles, PANUNZI Jean-Jacques, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SCIARETTI Véronique, SIMEONI Gilles, SIMONPIETRI Agnès, SINDALI Antoine, STEFANI Michel, SUZZONI Etienne, TALAMONI Jean-Guy, TATTI François, VANNI Hyacinthe

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

Mme NATALI Anne-Marie à Mme GUERRINI Christine
Mme RISTERUCCI Josette à Mme FEDI Marie-Jeanne
M. de ROCCA SERRA Camille à Mme BEDU-PASQUALAGGI Diane
Mme RUGGERI Nathalie à M. PANUNZI Jean-Jacques
M. SANTINI Ange à M. SUZZONI Etienne
Mme VALENTINI Marie-Hélène à Mme BARTOLI Marie-France.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, Titre II, Livre IV - IV^{ème} partie,
- VU** l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme relatif à la concertation,

- VU** le Code de la Voirie Routière : L. 112-1 à L. 112-7, L. 115-1 à L. 116-8 et L. 123-6 à L. 123-8, R. 112-1 à R. 112-3, R. 115-1 à R. 116-2 et R. 123-3 à R. 123-4,
- VU** la délibération n° 95/134 AC de l'Assemblée de Corse du 22 décembre 1995 approuvant le Schéma Directeur des Routes Nationales de Corse,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à lancer la procédure de concertation préalable obligatoire relative au projet d'aménagement du carrefour de Casatorra situé Route Nationale 193 sur le territoire de la commune de Biguglia, selon les modalités décrites dans le rapport annexé à la présente délibération.

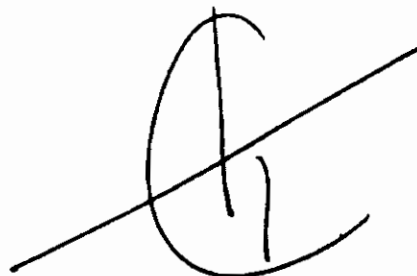
ARTICLE 2 :

La présente délibération qui pourra être diffusée partout où besoin sera, fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

AJACCIO, le 24 septembre 2010

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Dominique BUCCHINI

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'D' with a vertical line through it and a horizontal line crossing it, followed by a smaller 'B'.

ANNEXES

<p style="text-align: center;">RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE</p>

**PROCEDURE DE CONCERTATION PREALABLE OBLIGATOIRE RELATIVE
A L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE CASATORRA SITUE
SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE BIGUGLIA
ROUTE NATIONALE 193**

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse l'autorisation de lancer la procédure de concertation préalable obligatoire en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, relative au projet d'aménagement du carrefour de Casatorra situé sur la commune de Biguglia.

1. CONTEXTE

Le tracé initial de la Route Nationale 193 à deux fois deux voies entre Bastia et Borgo comprenait de nombreux flots de tourne à gauche, à l'origine de graves accidents.

Depuis 1995, la Collectivité Territoriale de Corse a mis en œuvre une politique de sécurisation soit, en fermant des tourne à gauche soit, en réalisant des carrefours giratoires dont ceux de Sampieru Corso, de la Zone Industrielle de Bastia, de Ceppe et de Tragone. Les résultats de ces actions sont très positifs en termes de sécurité et de fluidité.

Pour achever cette politique, deux aménagements restent à réaliser, celui de Casatorra et celui de Rassignani.

Lors de l'élargissement de la Route Nationale 193 à quatre voies dans les années 1980, un carrefour en croix a été aménagé à Casatorra. Les mouvements de tourne à gauche étaient réalisables dans les deux sens de circulation.

En 2003, un aménagement favorisant la visibilité des sorties a supprimé les mouvements de tourne à gauche vers la Route Départementale 62 pour des raisons de sécurité et rétréci à une voie les accès de la Route Nationale à ce carrefour.

L'aménagement actuel renvoie depuis 2003 un fort trafic sur le giratoire de Ceppe (distant de la RD 62 de 800 m) déjà saturé par ses propres échanges, les remontées de queue vers le Sud s'étalent sur plusieurs centaines de mètres aux heures de pointes. La fluidité est très perturbée par le rétrécissement sur une voie dans les deux sens de circulation entraînant des comportements dangereux.

Ce phénomène sera de plus amplifié lors de la mise en service de la 2 X 2 voies Borgo/Vescovato dans le sens Sud/Nord.

En effet, les véhicules venant du sud qui auront évité désormais les traverses de Lucciana et Borgo dans lesquelles le ralentissement est habituel, se trouveront confrontés également au problème du rétrécissement de la voie au niveau du carrefour de Casatorra.

L'aménagement d'un carrefour giratoire à deux fois deux voies répondrait à la problématique multiple en améliorant la fluidité, la sécurité et la capacité.

Cette opération s'inscrit à la fois comme la dernière étape de la mise en œuvre d'une politique de sécurisation initiée dès 1995 et comme la 1^{ère} phase d'un programme d'amélioration de la fluidité de la circulation au sud de Bastia comprenant l'aménagement de 5 giratoires existants et de contre-allées. Ce dernier programme a par ailleurs déjà fait l'objet de trois arrêtés de prise en considération de fuseaux de mise à l'étude par délibération n° 09/156 AC du 20 juillet 2009 concernant les communes de Biguglia, Furlani et Bastia.

1.1 - Le site

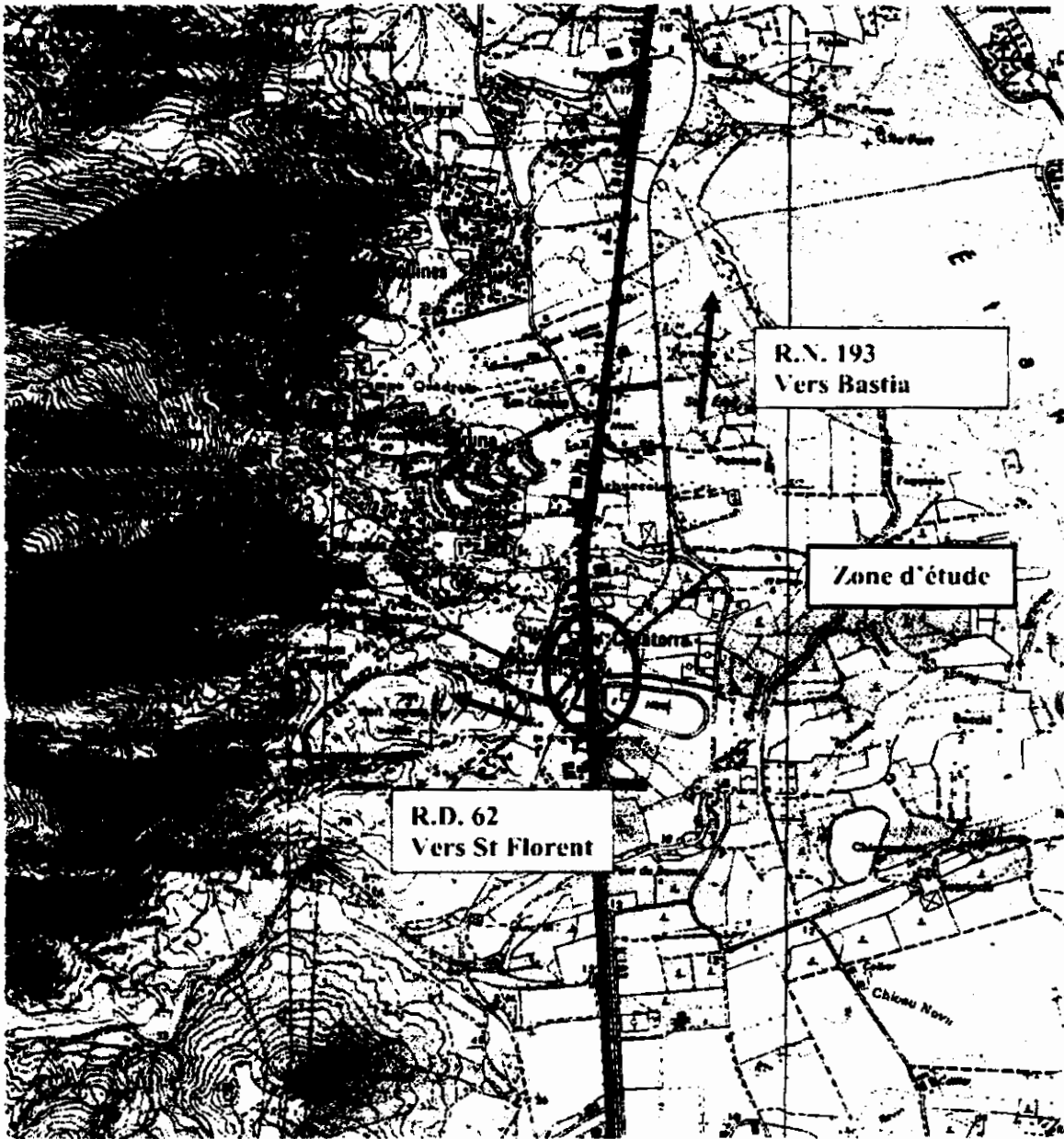
Le secteur d'étude se localise au Sud de l'agglomération de Bastia, sur la commune de Biguglia, au lieu dit Casatorra (PR 143 + 573). Ce tronçon de la Route Nationale 193 est rectiligne, avec une orientation Nord-Sud. La Route Nationale est parallèle à la fois à la mer à l'Est et au massif montagneux à l'Ouest. Les activités commerciales sont concentrées le long de la Route Nationale 193. Vers la mer, s'étendent la voie ferrée, les plaines agricoles ainsi que des équipements sportifs tels que le stade, l'hippodrome et la piste de karting.

Par ailleurs, le secteur est inscrit en aléas très fort au plan de prévention des risques d'inondation.

Le site regroupe plusieurs contraintes fortes :

- Un des plus importants locaux techniques de France Telecom à proximité de la Poste dont le déplacement demanderait deux années de travail pour un coût supérieur au million d'euros,
- La zone est inscrite en aléas fort par le plan de prévention des risques d'inondations du ruisseau le Petrelle. De fait quelque soit la variante retenue, un cadre béton de 3 m par 2 doit être mis en œuvre sur plus de 400 m et prolongé jusqu'au Bevinco par un fossé en terre à travers l'hippodrome,
- La proximité de la voie ferrée et d'un passage à niveau

PLAN DE SITUATION





1. 2 - Les caractéristiques géométriques de la RN 193

- Le tracé en plan est rectiligne sur cette section, il est constitué d'une courbe avec un rayon de 1500 m au Nord et d'un très long alignement au Sud,
- Le profil en long est relativement plat au Sud mais présente une pente de 3 % au Nord vers Bastia,
- La chaussée est composée de deux fois deux voies de 3,5 mètres de largeur de part et d'autre du carrefour,
- Le sens Sud-Nord est rétréci sur une voie au droit du carrefour puis s'élargit sur deux voies dont une est issue des mouvements de tourne à gauche,
- Dans le sens Nord-sud, les deux voies sont réduites à une sur une distance d'environ deux cent mètres en amont puis rétablies au droit du carrefour,
- La partie Nord, historiquement plus urbanisée est équipée de trottoirs et partiellement d'un mur parapet en pierre,
- Enfin, on peut noter un décalage important de la chaussée vers l'ouest ainsi qu'un léger ventre à l'Est incitant les automobilistes à ralentir,
- L'éclairage public est existant.

Le carrefour est constitué de plusieurs branches :

- La RD 62 qui mène à Murato et Saint Florent par le Lancône ainsi qu'à de nombreux lotissements,
- La voie communale Est qui débouche sur la gare, la plaine agricole et le carrefour de Ceppe,
- La voie communale Ouest qui mène au village de Biguglia, au lotissement de Ficabruna et au groupe scolaire.

1.3 - Inconvénients de la configuration actuelle du carrefour

Outre les problèmes de lisibilité et de sécurité liés à sa géométrie complexe, le carrefour de Casatorra présente aujourd'hui les inconvénients majeurs suivants :

- la capacité de la route nationale est fortement réduite de part et d'autre de ce dernier, compte tenu du rétrécissement de deux à une voie aussi bien coté Nord que coté Sud,
- plusieurs mouvements ou échanges sont impossibles au sein du carrefour
 - les véhicules venant du Sud ne peuvent pas tourner vers l'Ouest (RD 62),
 - les véhicules venant de l'Est (voie communale) ne peuvent pas tourner vers le Sud, ni aller en face vers l'Ouest,
 - les usagers venant de l'Ouest peuvent tourner vers le Nord, mais les conditions d'insertion dans le trafic sont délicates, voire dangereuses.

1.4 - Trafics et accidents

Un comptage permanent est situé à environ un kilomètre au Sud.

On peut y relever, en 2009, un Trafic Moyen Journalier Annuel (T.M.J.A.) de 36 000 véhicules par jour dont 3,9 % de poids lourd, alors qu'il est de 38 500 en juillet/août.

La pointe de trafic se situe en juillet avec 39 000 véhicules par jour.

L'évolution du trafic est perceptible puisqu'en l'an 2000, le TMJA était de 32 500 véhicules par jour.

Durant la période du 1^{er} janvier 1999 au 31 décembre 2004, soit 5 ans, il s'est produit sur les trois cents mètres au droit du carrefour 18 accidents corporels faisant :

2 tués,
3 blessés hospitalisés,
22 blessés non hospitalisés.

Pour la période 2005 - 2009, après un aménagement ponctuel, il y a eu 5 accidents faisant 8 blessés non hospitalisés qui sont à déplorer.

2. LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LA COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

L'aménagement proposé consiste à :

- Conforter la Route Nationale 193 dans son rôle de voie structurante pour le développement économique du grand Bastia,
- Rétablir la Route Nationale 193 à quatre voies sur l'ensemble du carrefour,
- Rétablir l'ensemble des échanges avec les voies départementales et communales,

- **Sécuriser le carrefour de nuit par la mise en œuvre d'un éclairage public à intensité variable permettant une gestion horaire de la puissance d'éclairage et de coût,**
- **Sécuriser le cheminement piéton de jour comme de nuit par un trottoir,**
- **Préserver l'environnement par un traitement des eaux de ruissellement avant rejet dans le ruisseau le Petrelle ainsi qu'une éventuelle pollution accidentelle,**
- **Diminuer le risque d'inondation en créant un ouvrage hydraulique adapté à la crue centennale,**
- **Marquer l'entrée de l'agglomération de Biguglia par un aménagement paysager contemporain.**

Les études répondant aux objectifs recherchés ont mis en évidence trois variantes qui seront présentées au public dans le cadre de la concertation.

3. PRESENTATION DES VARIANTES

Le présent rapport propose trois variantes pour l'aménagement du carrefour de Casatorra.

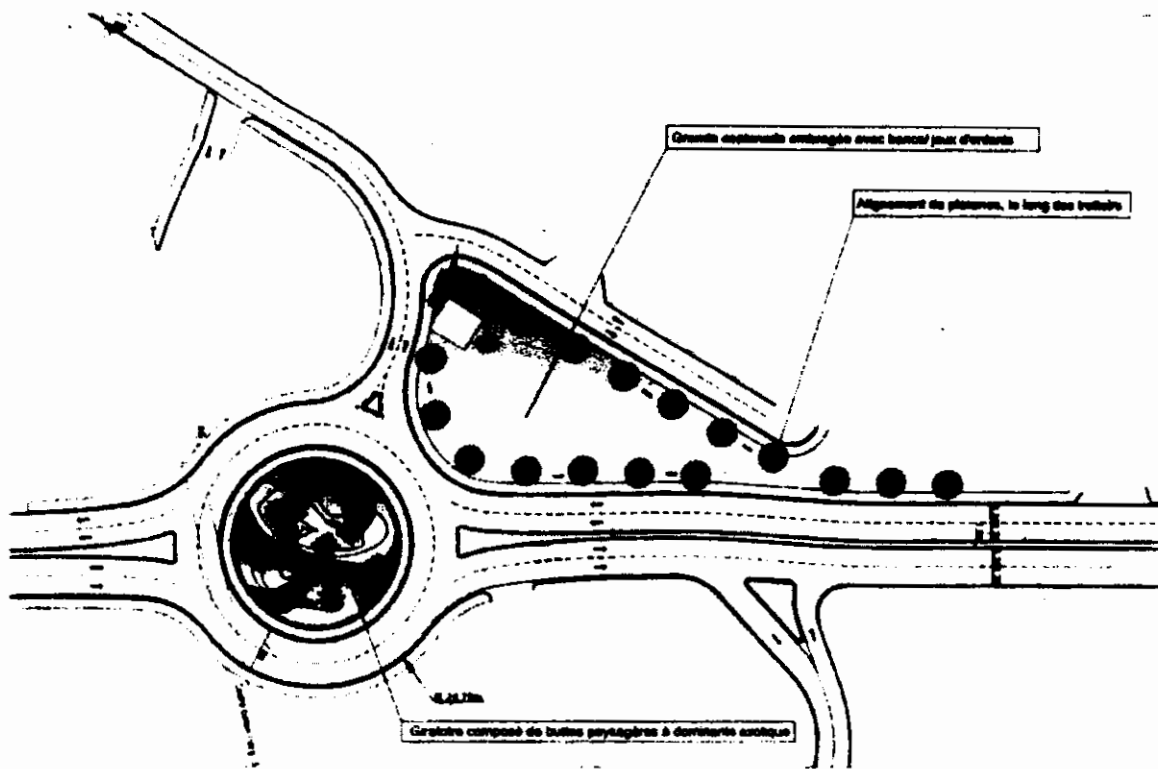
La variante n° 1 propose l'aménagement d'un carrefour giratoire plan, au niveau altimétrique de la Route Nationale, à environ 80 mètres au Sud du carrefour actuel.

La variante n° 2, la plus au Sud, propose l'aménagement d'un carrefour giratoire plus au Sud, à environ 250 mètres du carrefour actuel. La présence de la voie ferrée en bordure directe de la Route Nationale 193 impose la réalisation d'un carrefour surélevé d'environ 5 mètres par rapport au niveau actuel de la Route Nationale 193. Cette contrainte implique en outre la modification complète des modalités de raccordement des voies secondaires, aussi bien au niveau de la géométrie en plan que des profils en long.

La variante n° 3 propose en lieu et place du carrefour actuel un passage souterrain à gabarit réduit du type de ceux réalisés à Nogues et à Sampieru Corsu à Bastia avec un carrefour giratoire au dessus.

Un tableau de synthèse et une analyse multicritères sont joints en annexe au présent rapport.

Présentation de la variante n° 1



Carrefour giratoire plan

La variante n° 1 consiste à aménager un carrefour giratoire environ 80 mètres au Sud du carrefour actuel, axé sur la route nationale, au droit de l'ancienne superette coté Ouest, actuellement à l'état d'abandon (bâtiment partiellement racheté par la Collectivité Territoriale de Corse) et du bâtiment coté Est qui abrite le restaurant de l'hippodrome ainsi qu'un tabac presse.

Elle propose la réalisation d'un carrefour giratoire à 3 branches, la bretelle Est (voie communale) étant située plus au Nord compte tenu de la configuration du site (cette solution technique est toutefois similaire à la situation actuelle, où l'insertion directe sur la Route Nationale 193 en direction du Sud est impossible).

Coût estimé : 5,2 millions € TTC (études 0,2 M€, acquisitions foncières 1,5 M€ et travaux 3,5 M€ valeur mi 2010).

Bretelles

A partir du carrefour giratoire, la bretelle Nord présente une très légère courbe et contre courbe afin de conserver un trottoir d'une largeur de 2 mètres coté Est le long du bâtiment existant à usage d'habitation.

Le tracé des branches Nord et Sud est conservé, avec cependant une mise à deux fois deux voies à l'approche du carrefour.

Le tracé de la route départementale actuelle est modifié à l'approche du carrefour giratoire avec la création d'un virage à droite et d'un alignement droit supplémentaire afin de rejoindre directement le carrefour projeté. Le passage s'effectue entre la poste et le terminal technique de France Telecom qu'il convient de ne pas toucher, pour des raisons aussi bien techniques que financières.

Afin de minimiser les impacts sur la Poste, en particulier sur le parking attenant, le tracé de la RD 62 a été calé le plus au Nord possible afin de préserver un trottoir d'une largeur de 2 mètres le long du local France Telecom.

Le tronçon aval de la route départementale actuelle est ainsi transformé en voie de desserte locale pour les différents commerces existants coté Ouest.

Le délaissé ainsi créé entre la Route Nationale 193 et la voie de desserte précitée, soit l'emprise Ouest du carrefour actuel, pourra éventuellement faire l'objet d'un aménagement paysager afin de valoriser le site.

La bretelle Est est conservée dans son principe actuel de fonctionnement avec une modification de la forme de l'îlot central. Comme c'est le cas actuellement, l'insertion depuis la voie communale vers la Route Nationale 193 ne pourra se faire que vers le Nord.

Afin de rétablir de part et d'autre du carrefour giratoire projeté deux voies de circulation par sens, aussi bien coté Nord que coté Sud, la variante n° 1 nécessite la reprise du profil en travers de la route nationale sur une longueur d'environ 360 mètres coté Nord et 230 mètres coté Sud par rapport au carrefour actuel.

Profils en long

Dans le cas de la variante n° 1, le niveau altimétrique du carrefour giratoire sera situé au niveau actuel de la Route Nationale 193. Les profils en long des deux branches principales et de la bretelle Est ne seront donc pas modifiés. Seul le profil en long de la RD 62 au niveau de l'arrivée sur le carrefour giratoire sera repris, en même temps que le tracé en plan, avec une pente uniforme vers le carrefour compte tenu de la topographie du site.

Paysager

La réalisation de buttes paysagères plantées d'une hauteur de 1,50 mètres maximum permet de créer un point d'appel visuel remarquable sur l'itinéraire de la route nationale entre Bastia et l'aéroport.

Entre les buttes : la surface est minéralisée pour la mise en valeur des zones vertes. Le délaissé devant la miroiterie et le supermarché SPAR est traité comme une esplanade avec une zone de repos ombragée et une zone de jeux pour les enfants. L'ensemble est bordé d'un alignement de platanes.

Avantages de la variante n° 1

La variante n° 1 propose la réalisation d'un carrefour giratoire au niveau altimétrique de la route nationale existante, ce qui implique un très faible impact sur les conditions de raccordement des bretelles secondaires.

En outre, la voie de desserte existante parallèle à la route nationale au Sud du carrefour est intégralement conservée.

La contrainte de la proximité du carrefour giratoire avec le passage à niveau est évitée tout en préservant la sécurité.

Son coût est relativement faible.

Inconvénients de la variante n° 1

Le principal inconvénient de la variante n° 1 réside dans le fait qu'elle nécessite la démolition du bâtiment abritant le restaurant de l'hippodrome ainsi que le tabac presse et deux niveaux de logements à l'étage.

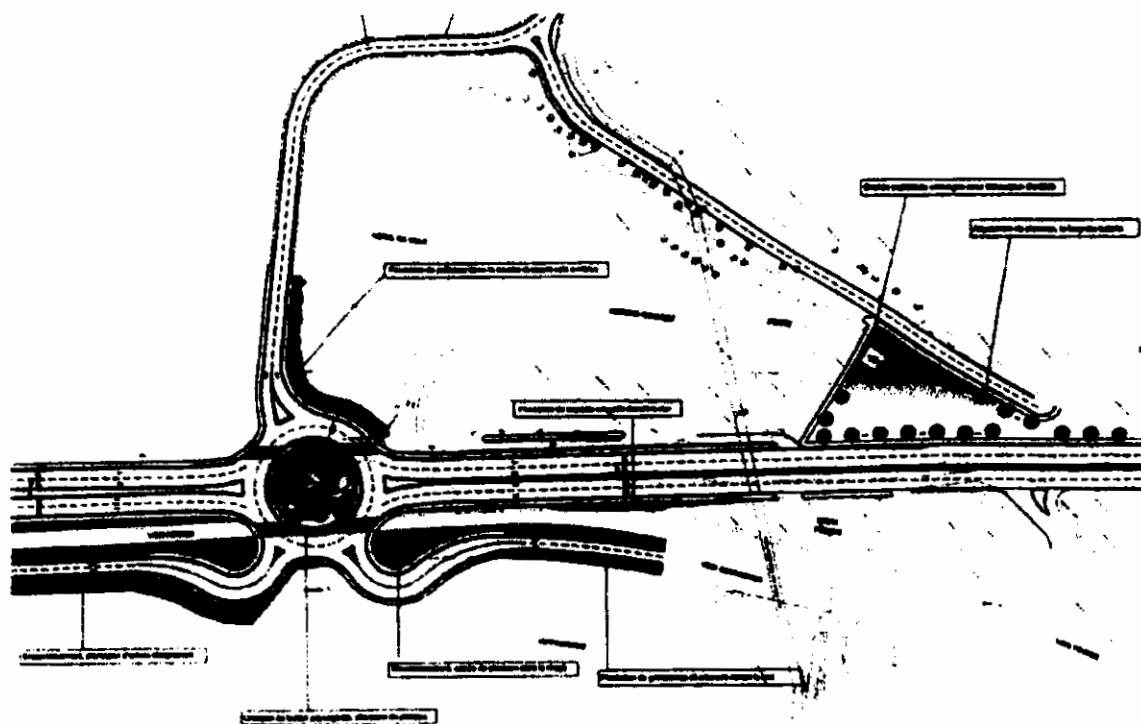
La variante n° 1 nécessite également la démolition du bâtiment abandonné situé coté Ouest et partiellement acquis par la Collectivité Territoriale de Corse.

Elle empiète en outre sur le parking de la Poste situé au Nord de cette dernière et nécessite de repenser les conditions de circulation locales, autour de la Poste et à proximité du centre administratif.

Enfin la configuration de la variante n° 1 fait que les conditions de raccordement de la voie communale coté Est à la route nationale restent inchangées par rapport à la situation actuelle, puisqu'il s'agit en réalité d'un carrefour giratoire à 3 branches, la voie communale n'étant pas reliée directement à ce dernier.

L'insertion depuis la voie communale vers la Route Nationale 193 ne pourra donc toujours s'effectuer qu'en direction du Nord.

Présentation de la variante n° 2



Carrefour giratoire surélevé au Sud

La variante n° 2 consiste à aménager un carrefour giratoire environ 250 mètres au Sud du carrefour actuel, axé sur la route nationale, à l'extrémité Sud Ouest de l'hippodrome de Casatorra. Contrairement à la variante n° 1, la variante n° 2 propose la réalisation d'un carrefour giratoire à 5 branches (la branche Est étant décomposée en deux), avec cependant le maintien de l'accès actuel à la Route Nationale 193 depuis la voie communale coté Est.

Le tracé en plan des branches Nord et Sud est conservé, avec cependant une mise à deux fois deux voies à l'approche du carrefour et donc une reprise du profil en travers type de la Route Nationale actuelle sur 530 mètres coté Nord et 230 mètres coté Sud.

Par contre, l'implantation du carrefour giratoire à cet endroit nécessite la modification complète des conditions de raccordement en plan des bretelles secondaires.

Coût estimé : 9,4 M€ TTC (études 0,3 M€, acquisitions foncières 0,3 M€ et travaux 8,8 M€ valeur mi 2010)

Bretelle Ouest (RD 62)

Conformément aux préconisations du maître d'ouvrage, le tracé de la RD 62 a été repris à partir du virage situé en amont du carrefour actuel. Le tracé présenté propose une inflexion vers le Sud entre les deux bâtiments existants à usage d'habitation, puis vers l'Est, pour contourner la mairie de Biguglia par le Sud en empruntant des terrains actuellement non construits. La RD 62 rejoint ensuite en alignement droit le carrefour projeté, en longeant coté Sud une parcelle vierge clôturée.

Bretelle Est (voie communale)

Afin de raccorder directement la voie communale au carrefour giratoire, qui est actuellement parallèle à la Route Nationale 193, la variante n° 2 propose la réalisation de voies d'insertion en courbe et contre courbe avec un déport vers l'Est. Cette extension est toutefois rendue délicate par la présence de l'hippodrome dont la piste de course passe à proximité directe du mur d'enceinte. Le carrefour giratoire a été calé le plus au Sud possible, compte tenu de la présence d'un bâtiment au Sud Ouest du site, actuellement fermé mais qu'il convient de conserver.

Cette variante implique toutefois un empiètement sur l'extrémité Sud Ouest de l'hippodrome.

Divers

Le tronçon aval de la route départementale actuelle est transformé en voie de desserte locale pour les différents commerces existants coté Ouest.

Etude des talus et ouvrages de soutènement

Coté Est, le projet propose la réalisation d'un talus là où les emprises disponibles le permettent, principalement coté Sud, sur des terrains privés. Au Nord, compte tenu de la présence de l'hippodrome et de la piste de course en bordure directe du mur d'enceinte, la réalisation d'un ouvrage de soutènement est nécessaire.

Coté Ouest, compte tenu de la présence de la contre allée et de l'existence de très nombreux accès, la réalisation d'un talutage n'est possible qu'au niveau du carrefour giratoire lui-même. De part et d'autre, le maintien de la voie de desserte parallèle nécessite la réalisation de murs de soutènement sur toute la longueur du projet. En outre, compte tenu des emprises disponibles, la voie parallèle, actuellement à double sens, devra être aménagée en sens unique. Enfin le terre-plein ainsi que la voie parallèle au droit du bâtiment abritant des commerces au Sud du bâtiment abandonné devront être modifiés.

Au droit du carrefour giratoire, la voie parallèle Ouest sera maintenue par le biais d'un Passage Souterrain à Gabarit Réduit à sens unique.

Concernant la voie de chemin de fer, cette dernière sera également couverte au droit du carrefour proprement dit et placée dans une trémie ouverte de hauteur variable et de 5 mètres de large de part et d'autre de ce dernier.

Profils en long

La contrainte majeure relative à cette variante est liée à la présence de la voie ferrée et de la voie parallèle à l'Ouest, qui longent la route nationale à proximité directe de cette dernière.

La modification du profil en long de la voie ferrée serait très onéreuse et très difficilement réalisable, car elle impliquerait une reprise de la voie sur environ 300 mètres pour permettre d'abaisser d'environ 4 mètres le niveau de la voie au droit du carrefour giratoire projeté. En outre, cette solution impliquerait la création d'un point bas sur la voie ferrée, difficile à gérer d'un point de vue hydraulique.

La solution qui apparaît comme la *moins* contraignante consiste donc à réaliser un carrefour giratoire suffisamment haut pour pouvoir conserver le passage actuel de la voie ferrée et de la voie parallèle sous ce dernier. Cette solution technique implique la réalisation d'un carrefour giratoire environ 5 mètres au dessus du niveau actuel de la route nationale.

Paysager

Dans cette variante, le projet paysager est similaire à la variante précédente en ce qui concerne le traitement de l'anneau central et du grand délaissé mais le giratoire est surélevé par rapport au terrain naturel d'environ 5 mètres, ce qui a pour conséquence un impact visuel très fort pour les usagers et les habitants du quartier. L'ensemble des talus de la voie ferrée, en déblai, est ensemencé par un couvert végétal de type maquis pour une meilleure intégration visuelle. Les talus face à l'hôtel de ville sont quant à eux traités de façon ornementale (arbres massifs).

Les impacts visuels de ce projet demeurent importants au regard des différents dénivelés, des murs de soutènement, hauts de plus de 3 mètres de part et d'autre de la nationale et des emprises foncières étendues.

Avantages de la variante n° 2

La variante n° 2 a un impact limité sur le bâti existant. Si l'on veut aménager un accotement ou un trottoir suffisamment large coté Ouest, elle nécessite toutefois la démolition du bâtiment abandonné coté Ouest, partiellement acquis par la Collectivité Territoriale de Corse.

La variante n° 2 permet en outre de raccorder l'ensemble des branches sur le carrefour giratoire et rend possible l'ensemble des échanges d'une branche vers l'autre, notamment ceux qui sont actuellement impossibles.

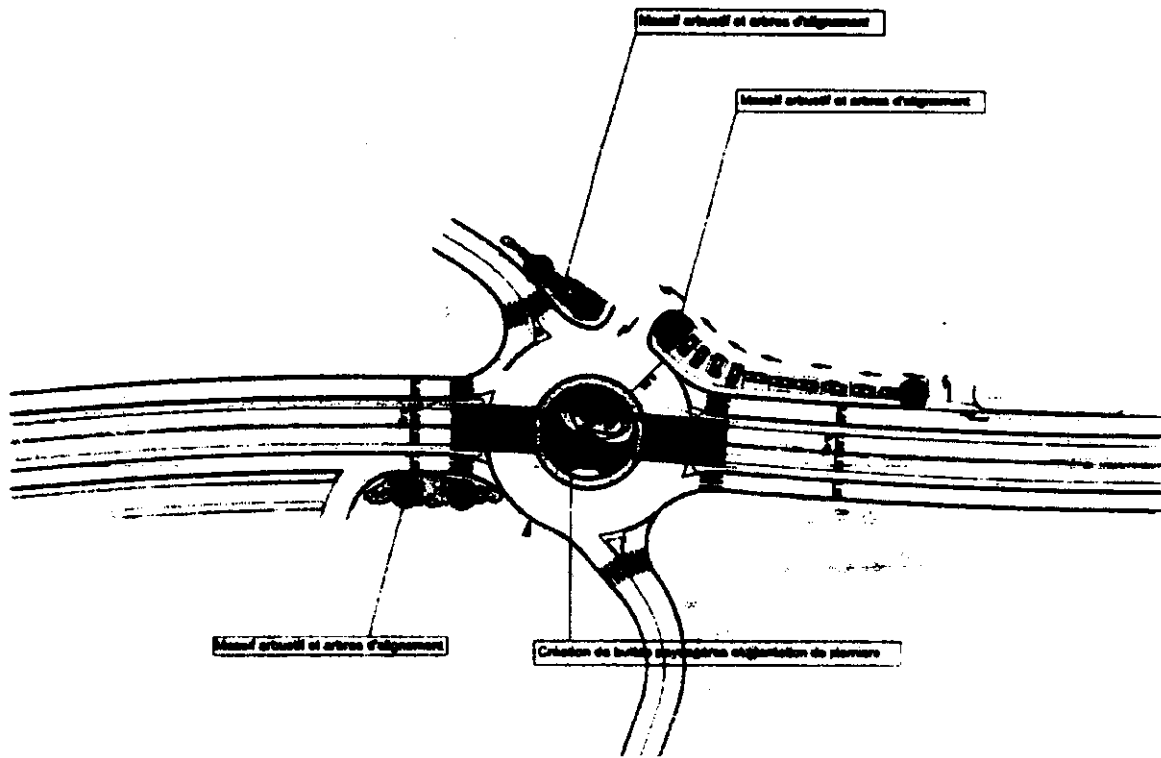
Inconvénients de la variante n° 2

L'inconvénient majeur de la variante n° 2 est lié à la présence de la voie C.F.C. qui longe la route nationale à peu près au même niveau altimétrique et dont le profil en long ne peut pas être modifié. Elle implique donc de réaliser un carrefour giratoire environ 5 mètres au dessus du niveau de la route nationale actuelle, d'où des problèmes de visibilité avec le positionnement d'un carrefour en point haut, des problèmes de raccordement des différentes bretelles et surtout, un problème de surcoût des travaux non négligeable.

Pour les mêmes raisons, la variante n° 2 nécessite de recouvrir, au droit du carrefour, la voie ferrée, la voie parallèle Ouest ainsi que deux fossés bétonnés, et de créer une trémie autour de la voie ferrée de part et d'autre. Enfin, dans le cas de la variante n° 2, le déport de la bretelle Est imposé par son raccordement direct sur le carrefour giratoire fait que cette dernière empiète sur le terrain de l'hippodrome.

En conséquence, le coût de cette variante n° 2 est élevé.

Présentation de la variante n° 3



Carrefour giratoire et passage sous terrain à gabarit réduit

La variante n° 3 consiste à aménager un passage inférieur à gabarit réduit surmonté d'un carrefour giratoire en lieu et place du carrefour actuel, au droit de la pharmacie côté Ouest.

Le passage inférieur d'une longueur de 60 m prévoit une hauteur autorisée de 2,60 afin d'assurer la lisibilité des gabarits sur l'ensemble de l'itinéraire.

L'anneau de surface aurait un rayon de 20 m et serait suffisant pour absorber le trafic de surface sur l'ensemble des directions avec 5 branches.

Le projet est désaxé de la route nationale dans sa partie sud de 5 m à l'Ouest.

Le fait de déniveler une partie importante du trafic permet de s'exonérer d'aménagements spécifiques liés à la proximité du passage à niveau.

Coût estimé : 8,3 M€ TTC (études 0,3 M€, acquisitions foncières 0,7 M€ et travaux 7,3 M€ valeur mi 2010)

Bretelles

La branche Nord présente une très légère courbe pour son raccordement puis est rectiligne. Les trottoirs en bordure des habitations et des commerces auront une largeur minimum de 1,5 m tandis que les trottoirs longeant le passage inférieur seront réduits à 0,6 m.

La branche Sud est désaxée de 5 m afin de s'éloigner au mieux des habitations. De fait, le passage inférieur présente un léger point d'inflexion.

Le tracé de la route départementale actuelle est à peine modifié à l'approche du carrefour giratoire.

Une bretelle desservant les commerces est facilement réalisable à l'ouest.

La bretelle Est n'est pas modifiée en axe, toutefois, elle se trouve raccourcie pour faire place au giratoire.

Deux contre allées sont aménagées afin de limiter les accès aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest.

Profils en long

Dans le cas de la variante n° 3, le niveau altimétrique du carrefour giratoire sera situé au niveau actuel de la Route Nationale 193. Les profils en long des deux rampes d'accès à la trémie seront de 6 %.

Les autres axes conservent leur profil en long actuel.

Paysager

Le nouveau carrefour est implanté au niveau de l'intersection actuelle, les emprises sur le bâti sont donc réduites au même titre que les impacts paysagers.

Cette solution prévoit la réalisation de petits délaissés aux abords du giratoire qui s'appuie sur le terrain naturel. La composition végétale et paysagère de l'anneau reste semblable aux précédentes variantes avec la réalisation de buttes engazonnées et la plantation de hauts palmiers.

Les petits délaissés sont traités avec une plantation d'arbres d'alignement pour offrir de l'ombrage aux piétons sur les trottoirs et créer un premier plan visuel et végétal devant les façades des bâtiments.

Dans cette variante, les traitements paysagers sont réduits en raison de la géométrie proposée mais le projet s'intègre mieux dans l'environnement car la Route Nationale est enterrée.

Avantages de la variante n° 3

La variante n° 3 propose la réalisation d'un carrefour giratoire au niveau altimétrique de la route nationale existante, ce qui implique un très faible impact sur les conditions de raccordement des bretelles secondaires.

En outre, la voie de desserte existante, parallèle à la route nationale au Sud du carrefour, est intégralement conservée.

La dénivellation d'une partie importante du trafic améliore grandement la qualité de vie en surface et restitue un caractère urbain au site.

L'impact sur l'existant est relativement réduit.

Inconvénients de la variante n° 3

Le principal inconvénient de la variante n° 3 réside dans le fait qu'elle nécessite la démolition du bâtiment abandonné situé coté Ouest et partiellement acquis par la Collectivité Territoriale de Corse.

Son coût d'autre part est relativement élevé.

4. CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation publique régie par les articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 est obligatoire lorsque le montant de l'opération d'aménagement est supérieur à 1,9 M€. Elle consiste à consulter les collectivités territoriales, les associations locales et toute autre personne concernée par un projet d'équipement public qui par son importance ou sa nature peut modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique.

La concertation publique doit être menée pendant toute la durée d'élaboration du projet.

Après consultation de la commune intéressée par le projet sur les moyens de mise en œuvre de cette concertation, il vous est proposé de mener la concertation publique selon les modalités suivantes :

- Elaboration d'un dossier de présentation du projet,

- Transmission du dossier à la commune,
- Présentation du projet au public à travers une exposition en mairie de Biguglia pendant 3 semaines aux heures habituelles d'ouverture,
- Mise en place d'une permanence assurée pendant trois demi-journées par un représentant de la Collectivité Territoriale de Corse en vue de renseigner le public,
- Publication par voie de presse de la tenue de l'exposition et des demi-journées d'information,
- Mise à disposition du public d'un registre d'observations pendant 3 semaines à compter du 1^{er} jour d'exposition,
- Consultation de la municipalité après achèvement de la concertation publique.

A l'issue de l'ensemble de ces opérations, un bilan de concertation sera soumis à l'Assemblée de Corse.

CONCLUSION

Je vous propose :

- 1) **DE M'AUTORISER** à lancer la procédure de concertation préalable obligatoire relative au projet d'aménagement du carrefour de Casatorra situé Route Nationale 193 sur le territoire de la commune de Biguglia, selon les modalités décrites dans le présent rapport,

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

<p>TABLEAU DE SYNTHÈSE DES VARIANTES</p>

Désignation	Nécessité d'acquisitions foncières	Démolitions	Impact Réseaux Existants	Impact Paysager	Configuration Géométrique	Phasage Des Travaux	Coût de l'opération	Fluidité du Trafic	Qualité de l'air et Nuisances acoustiques	Exploitation
VARIANTE 1 : Giratoire sur TN	Importante (5000 m ²)	Deux bâtiments : Tabac presse + restaurant à l'abandon	Réseaux existants maintenus	Aménagement d'un îlot central du giratoire + esplanade	<ul style="list-style-type: none"> - Giratoire à 3 branches - Entrée et sortie RN193 sur le giratoire à 2 voies - Entrée et sortie RD63 sur le giratoire à 1 voie - Pas de raccordement de voie vers l'hippodrome sur le giratoire - Pas d'échange entre RD62 et route de l'hippodrome - Configuration traditionnelle et lisible 	Giratoire réalisé avec maintien de la circulation de toutes les voies pendant les travaux sans phase de déviation de voie	5,2 M€ HT.	L'ensemble du trafic se trouve en surface, sur le carrefour L'accès à l'est n'est pas amélioré	Pas d'amélioration par rapport à l'existant	Habituelle pour un giratoire. Entretien des espaces-verts
VARIANTE 2 : Giratoire avec voie ferrée et contre allée en trémie	Importante (8500 m ²)	Un bâtiment : restaurant à l'abandon	Réseaux existants à dévier au niveau des trémies	Rehausse de la RN193 et accentuation de la prégnance visuelle Fort impact visuel de murs de soutènement	<ul style="list-style-type: none"> - Giratoire à 5 branches - Entrée et sortie RN193 sur le giratoire - Entrée et sortie RD62, route de l'hippodrome sur le giratoire à 1 voie - Echanges possibles entre toutes les voies - Talus remblai important - Inaccessibilité des riverains de la contre-allée en cas de fermeture nécessaire de la trémie 	Phasages de déviation de voies difficiles pour réalisation des remblais et trémies pour le maintien de la circulation sur la RN193 dans les deux sens	9,4 M€ HT.	Seul le trafic de la contre-allée évite le carrefour	Pas d'amélioration significative par rapport à l'existant	Entretien des espaces-verts Entretien des ouvrages d'art (train) Accessibilité des riverains si fermeture trémie
VARIANTE 3 : Giratoire sur TN avec RN193 en trémie	Réduite (2000 m ²)	Un bâtiment : restaurant à l'abandon	Réseaux existants à dévier au niveau de la trémie	Aménagement de l'îlot central du giratoire	<ul style="list-style-type: none"> - Giratoire à 4 branches - Entrée et sortie RN193 sur le giratoire à 1 voie - Entrée et sortie RD62, route de l'hippodrome à 1 voie - Liaison directe Nord-Sud, Sud-Nord RN193 par PSGR - configuration lisible 	Simplex phasages de déviation de voie pour réalisation des travaux de la trémie pour le maintien de la circulation sur RN193 dans les deux sens.	8,3 M€ HT.	Le trafic majoritaire évite le carrefour	Forte amélioration au droit du carrefour du fait de la déviation du trafic majoritaire	Entretien des espaces-verts Entretien des ouvrages d'art

ANALYSE MULTICRITERES

LEGENDE

2	Très positif
1	Positif
0	Pas d'impact
-1	Négatif
-2	Très négatif

Désignation	Nécessité d'acquisitions foncières	Démolitions	Impact réseaux existants	Impact paysager	Configuration géométrique	Phasage des travaux	Coût des travaux (compris ouvrage hydraulique)	Fluidité du Trafic	Qualité de l'air et Nuisances acoustiques	Exploitation	Total
VARIANTE 1 : Giratoire sur TN	-1	-2	0	1	0	0	0	-2	0	0	-4
VARIANTE 2 : Giratoire avec voie ferrée et contre allée en trémie	-2	-1	-1	-1	-2	-2	-2	-1	0	-2	-14
VARIANTE 3 : Giratoire sur TN avec RN 193 en trémie	0	-1	-1	2	2	0	-1	2	2	-1	4

Accusé de réception

Objet de l'acte : DELIBERATION N° 10/163 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
RELATIVE A LA PROCEDURE DE CONCERTATION PREALABLE
OBLIGATOIRE CONCERNANT L'AMENAGEMENT DU
CARREFOUR DE CASATORRA SITUE SUR LE TERRITOIRE DE
LA COMMUNE DE BIGUGLIA ROUTE NATIONALE 193

Date de création de l'acte: 2010-09-24

Date de réception de l'accusé de réception : 2010-09-30

Numéro de l'acte : 10_163

Identifiant unique de l'acte : 02A-232000018-20100924-10_163-DE

Nature de l'acte : Délibération

Matières de l'acte : 8.3
Domaines de competences par themes
Voirie

Date de la version de la classification : 2009-04-16

Dernière date de modification de la classification : 2009-04-16

Nom du fichier : DELIBERATION N° 2010-163 AC.doc (02A-232000018-20100924-10_163-DE-1-1_1.pdf)

Accusé de réception

Objet de l'acte : DELIBERATION N° 11/044 AC DE
L'ASSEMBLEE DE CORSE APPROUVANT LE
BILAN DE CONCERTATION PUBLIQUE
PREALABLE AU PROJET DE
L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE
CASATORRA SITUE SUR LE TERRITOIRE DE
LA COMMUNE DE BIGUGLIA - ROUTE
NATIONALE 193

**Date de création
de l'acte:** 2011-02-17

**Date de réception
de l'accusé de
réception :** 2011-02-24

**Numéro de
l'acte :** 11_044

**Identifiant
unique de l'acte :** 02A-232000018-20110217-11_044-DE

Nature de l'acte : Délibération

**Matières de
l'acte :** 8.3
Domaines de competences par themes
Voirie

**Date de la
version de la
classification :** 2009-04-16

**Dernière date de
modification de
la classification :** 2009-04-16

Nom du fichier : DELIBERATION N° 2011-044 AC.doc (02A-
232000018-20110217-11_044-DE-1-1_1.pdf)

Annexe : DELIBERATION N° 2011-044 AC - ANNEXE.pdf
(02A-232000018-20110217-11_044-DE-1-1_2.pdf)
ANNEXE A LA DELIBERATION N° 11-044