

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 11/196 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE APPROUVANT LE BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE AU PROJET D'AMENAGEMENT DU CARREFOUR ENTRE LA ROUTE NATIONALE 193, LA ROUTE DEPARTEMENTALE 107 ET LA ROUTE DEPARTEMENTALE 364 SITUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE FURIANI

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2011

L'An deux mille onze et le six octobre, 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, FEDERICI Balthazar, FERRIPISANI Rosy, FRANCISCI Marcel, GIACOMETTI Josepha, GIOVANNINI Fabienne, GRIMALDI Stéphanie, GUERRINI Christine, HOUEMER Marie-Paule, LACAVE Mattea, LUCCIONI Jean-Baptiste, LUCIANI Xavier, MARTELLI Benoite, MOSCONI François, NATALI Anne-Marie, NICOLAI Marc-Antoine, NIELLINI Annonciade, NIVAGGIONI Nadine, ORSINI Antoine, ORSUCCI Jean-Charles, PANUNZI Jean-Jacques, RISTERUCCI Josette, SANTINI Ange, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SCIARETTI Véronique, SIMEONI Gilles, SIMONPIETRI Agnès, SINDALI Antoine, STEFANI Michel, TALAMONI Jean-Guy, TATTI François, VALENTINI Marie-Hélène, VANNI Hyacinthe

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

Mme COLONNA Christine à M. BIANCUCCI Jean
Mme DONSIMONI-CALENDINI Simone à M. TATTI François
Mme FEDI Marie-Jeanne à Mme BIANCARELLI Viviane
M. de ROCCA SERRA Camille à M. SANTINI Ange
Mme RUGGERI Nathalie à M. FRANCISCI Marcel
M. SUZZONI Etienne à Mme GUERRINI Christine.

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° 09/156 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° 11/062 AC de l'Assemblée de Corse du 1^{er} avril 2011 autorisant la procédure de concertation préalable obligatoire relative au projet de l'aménagement du carrefour entre la RN 193, RD 107 et RD 364 situé sur le territoire de la commune de Furiani,

VU la variante choisie par la commune de Furiani par courrier en date du 8 juin 2011, le courrier de l'Associu Bastia 1905 reçu le 6 juin 2011 et la variante retenue par le public lors de la concertation publique,

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 concertation.

ARTICLE 2 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à poursuivre les études du projet correspondant à la variante n° 1.

ARTICLE 3 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à lancer les procédures réglementaires en vue de la réalisation du projet, notamment les enquêtes publiques dites «Bouchardeau» en application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 et hydraulique en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du Code de l'Environnement.

ARTICLE 4 :

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

AJACCIO, le 6 octobre 2011

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Dominique BUCCHINI

ANNEXES

**RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL
EXECUTIF DE CORSE**

**BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE AU PROJET
D'AMENAGEMENT DU CARREFOUR ENTRE LA RN 193, LES RD 107 ET RD 364
SITUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE FURIANI**

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le bilan de la concertation publique préalable au projet d'aménagement du carrefour entre la Route Nationale 193, la Route Départementale 107 et la Route Départementale 364 situé sur le territoire de la commune de Furiani, procédure lancée conformément à la délibération n° 11/062 AC du 1^{er} avril 2011 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 dénivelés dont ceux de Sampieru Corso et Noguès. Les résultats de ces actions sont très positifs en termes de sécurité et de fluidité.

Dans la même logique, la Collectivité Territoriale de Corse souhaite entreprendre la dénivellation du carrefour de Furiani comme elle entreprend les travaux du carrefour de Casatorra à Biguglia pour lequel le dossier relatif aux enquêtes conjointes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique et de cessibilité des emprises nécessaires à l'aménagement du giratoire vient d'être déposé à la Préfecture de Haute-Corse.

Lors de l'élargissement de la Route Nationale 193 à quatre voies dans les années 1980, un carrefour giratoire a été réalisé à Furiani.

Cet aménagement ne permet plus d'assurer les échanges importants du secteur tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif.

En effet, la forte urbanisation de la commune de Furiani, l'attractivité saisonnière du cordon lagunaire et le développement commercial de la zone ont entraîné une augmentation conséquente du trafic que ne peut supporter ce carrefour en plan.

Les remontées de files vers le nord provoquent un blocage dès le rond point de Volpajo situé à un kilomètre. Au sud, la congestion induit un problème de sécurité car les véhicules à l'arrêt sont masqués par la butte. Le trafic sur la Route Départementale 364 est reporté à l'ouest sur la Route Départementale 464.

Enfin, sur la Route Départementale 107 l'arrêt des véhicules en attente d'insertion sur le giratoire provoque un rapprochement dangereux du passage à niveau.

L'aménagement d'un carrefour giratoire dénivelé à gabarit réduit répondrait à la problématique en améliorant la fluidité, la sécurité et la capacité du carrefour et permettrait une meilleure absorption du trafic routier.

I - RAPPEL DES VARIANTES

Le dossier d'enquête soumis à la concertation publique présente trois variantes pour l'aménagement du carrefour de Furiani.

La variante n° 1 propose l'aménagement d'un passage souterrain à gabarit réduit avec un carrefour giratoire en surface, au niveau altimétrique de la Route Nationale 193.

La variante n° 2 propose l'aménagement d'une trémie ouverte avec deux passages inférieurs au droit du giratoire de surface. L'anneau du giratoire est surélevé.

La variante n° 3 propose l'aménagement d'un passage supérieur au dessus du carrefour giratoire.

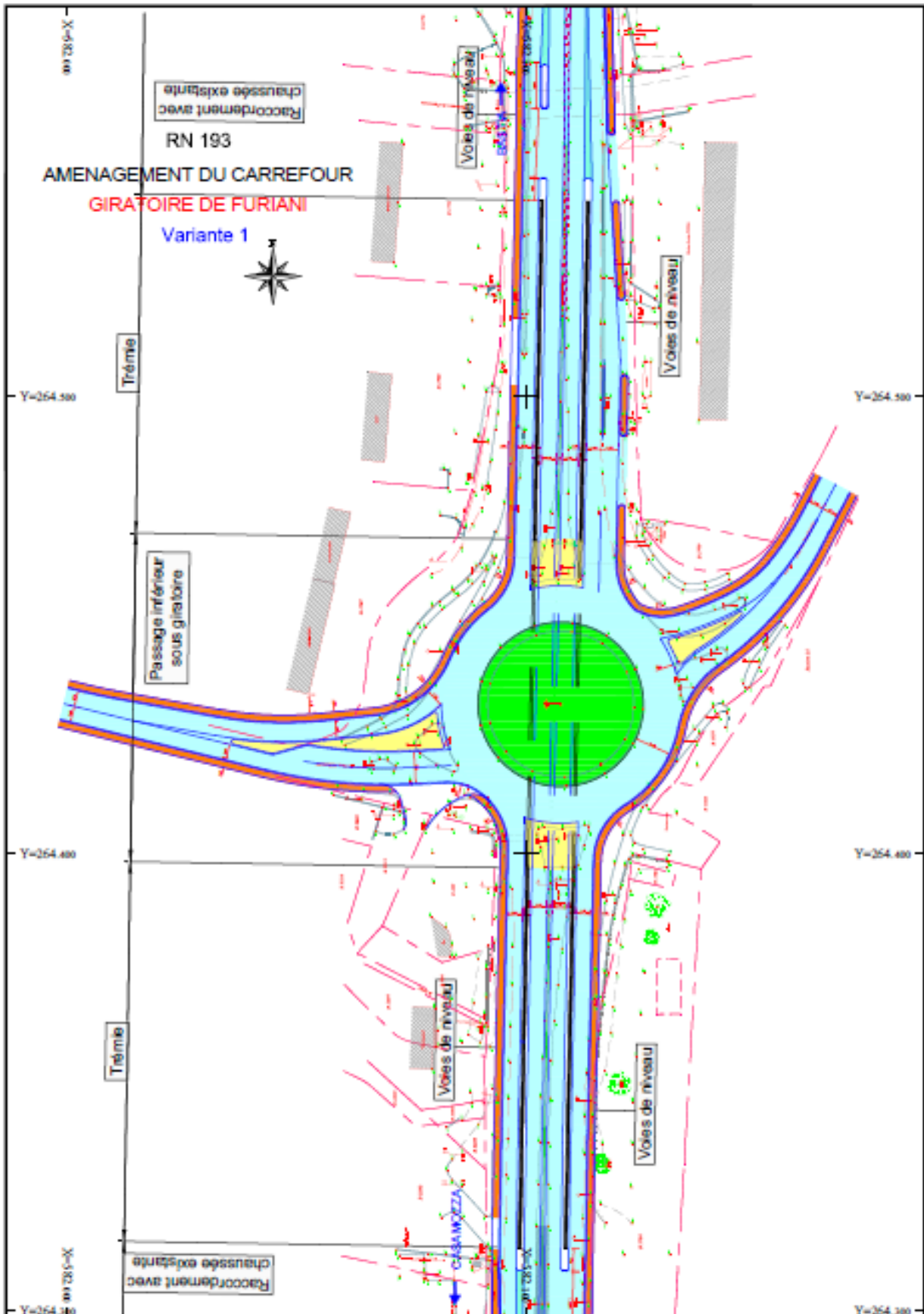
Toutes les variantes reprennent les quatre voies du giratoire.

Quelque soit la variante, des déplacements de réseaux électriques haute tension de 15 000 V sont nécessaires ainsi que des réseaux d'eaux usées et d'eau potable. Ces réseaux se situent essentiellement dans les emprises du domaine public et rendent de ce fait, les descentes de charge d'un ouvrage d'art délicat à reprendre ; cependant les concessionnaires en assumeront la charge.

Le contexte géologique est très défavorable avec la présence ponctuelle de marécages et des hauteurs de tourbe importante à reprendre.

a) Présentation de la variante n° 1

Vue en plan



- **Carrefour giratoire plan**

La variante n° 1 consiste à réaliser un passage souterrain à gabarit réduit avec un carrefour giratoire en surface. L'anneau du giratoire est situé au niveau altimétrique de la route nationale et le rayon extérieur reste inchangé (26 m).

Le passage souterrain à gabarit réduit est entièrement en dessous du niveau actuel de la chaussée avec un gabarit de 2,60 m de hauteur afin de conserver une homogénéité sur l'itinéraire.

Le coût est estimé à 8 M€ TTC (études 0,3 M€ et travaux 7,7 M€ valeur 2011).

Les caractéristiques du carrefour giratoire restant inchangées, le raccordement des voies ne pose aucune difficulté.

Afin de limiter les remontées de files, les deux routes départementales seront évasées à deux voies sur 10 à 20 m en entrée du giratoire. La répartition des flux s'en trouvera améliorée.

Dans le cas de la variante n° 1, le profil en long du passage souterrain à gabarit réduit conserve des pentes similaires aux ouvrages existants de Sampieru Corso et de Noguès, soit entre 6 et 7 %.

Après travaux, la butte existante pourra être reconstituée à l'identique respectant ainsi l'insertion dans le site. De plus, les délaissés latéraux pourront être aménagés afin de compléter l'aménagement paysager et urbain.

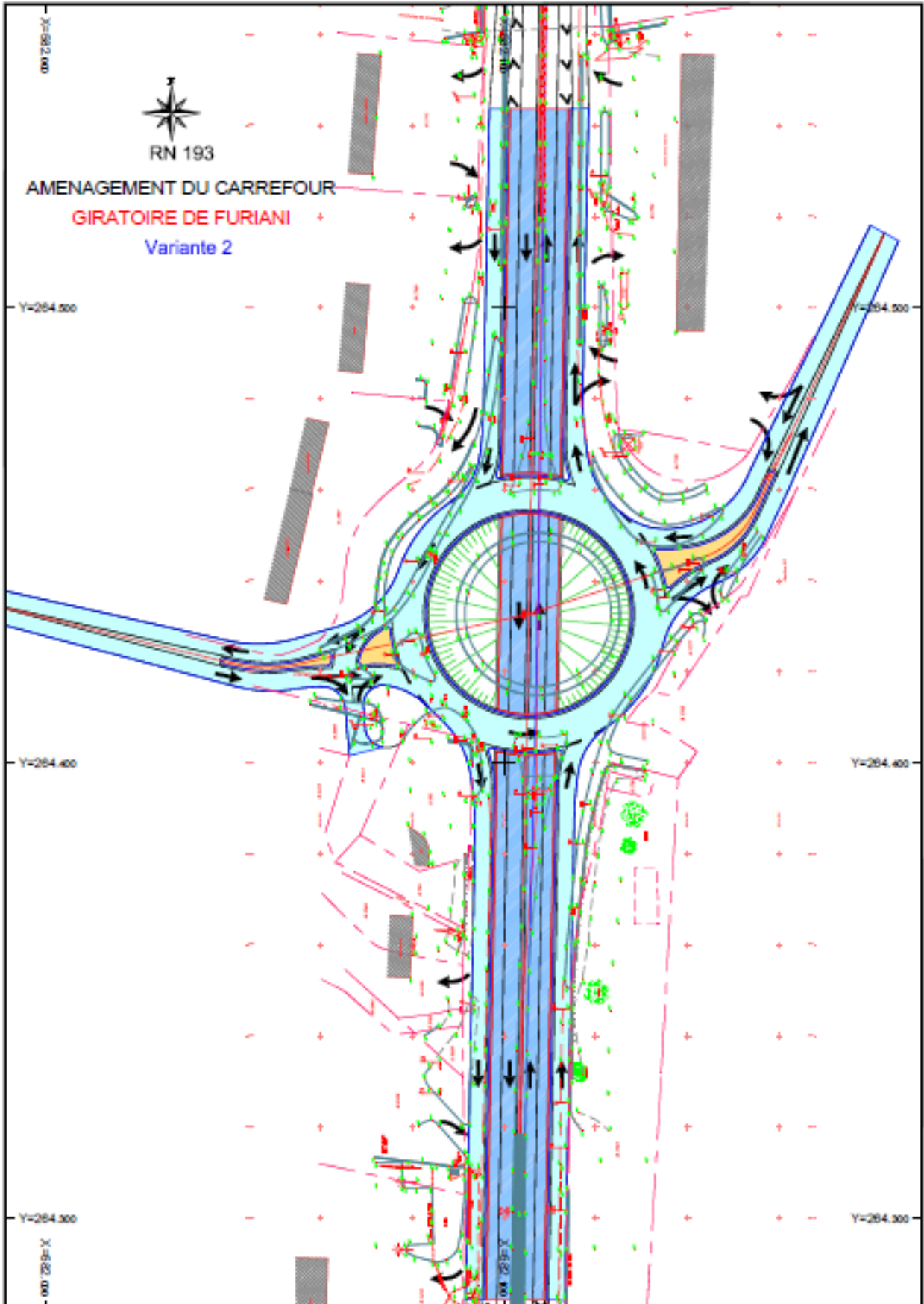
Avantages et inconvénients de la variante n° 1

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 visuel.

Le projet se situe en totalité dans les emprises de la Collectivité Territoriale de Corse et ne nécessite pas d'acquisitions foncières.

Le phasage des travaux n'est pas trop défavorable. La circulation sera perturbée durant 3 à 4 mois maximum par la réduction de l'assiette de la Route Nationale 193 au nord sur deux fois une voie.

Le principal inconvénient de la variante n° 1 réside dans le fait qu'elle nécessite des travaux de génie civil lourds car le contexte géotechnique est peu favorable et parce que l'ensemble de l'ouvrage se situe sous le terrain naturel.

b) Présentation de la variante n° 2**Vue en plan**

- **Carrefour giratoire surélevé au Sud**

La variante n° 2 propose l'aménagement d'une trémie ouverte avec deux passages inférieurs au droit du giratoire de surface. L'anneau du giratoire est surélevé.

Le rayon extérieur du giratoire est de 30 m. Le gabarit de la trémie est de 2,60 m afin de conserver une homogénéité sur l'itinéraire.

Le coût est estimé à 10 M€ TTC (études 0,3 M€, acquisitions foncières 0,3 M€ et travaux 9,4 M€ valeur 2011)

La surélévation de l'anneau du giratoire entraîne des travaux de raccordement de l'ensemble des voies sur plusieurs dizaines de mètres.

Le profil en long du passage souterrain à gabarit réduit est plus confortable, avec des pentes de l'ordre de 3 % seulement.

Le raccordement des bretelles se traduit par une modification des profils en long de l'ensemble des branches.

Dans cette variante, le projet paysager est caractérisé par un talus en forme de cône qui sera visible uniquement par les usagers en transit dans la trémie.

Pour les usagers, sur l'anneau en surface, seuls les arbres à haute tige pourraient être perçus et induiraient des problèmes d'entretien.

La taille du giratoire ne laisse que très peu de délaissés latéraux pour un aménagement paysager.

Avantages et inconvénients de la variante n° 2

Le décaissement est moins important que sur la variante 1, de fait les travaux de génie civil s'en trouvent allégés.

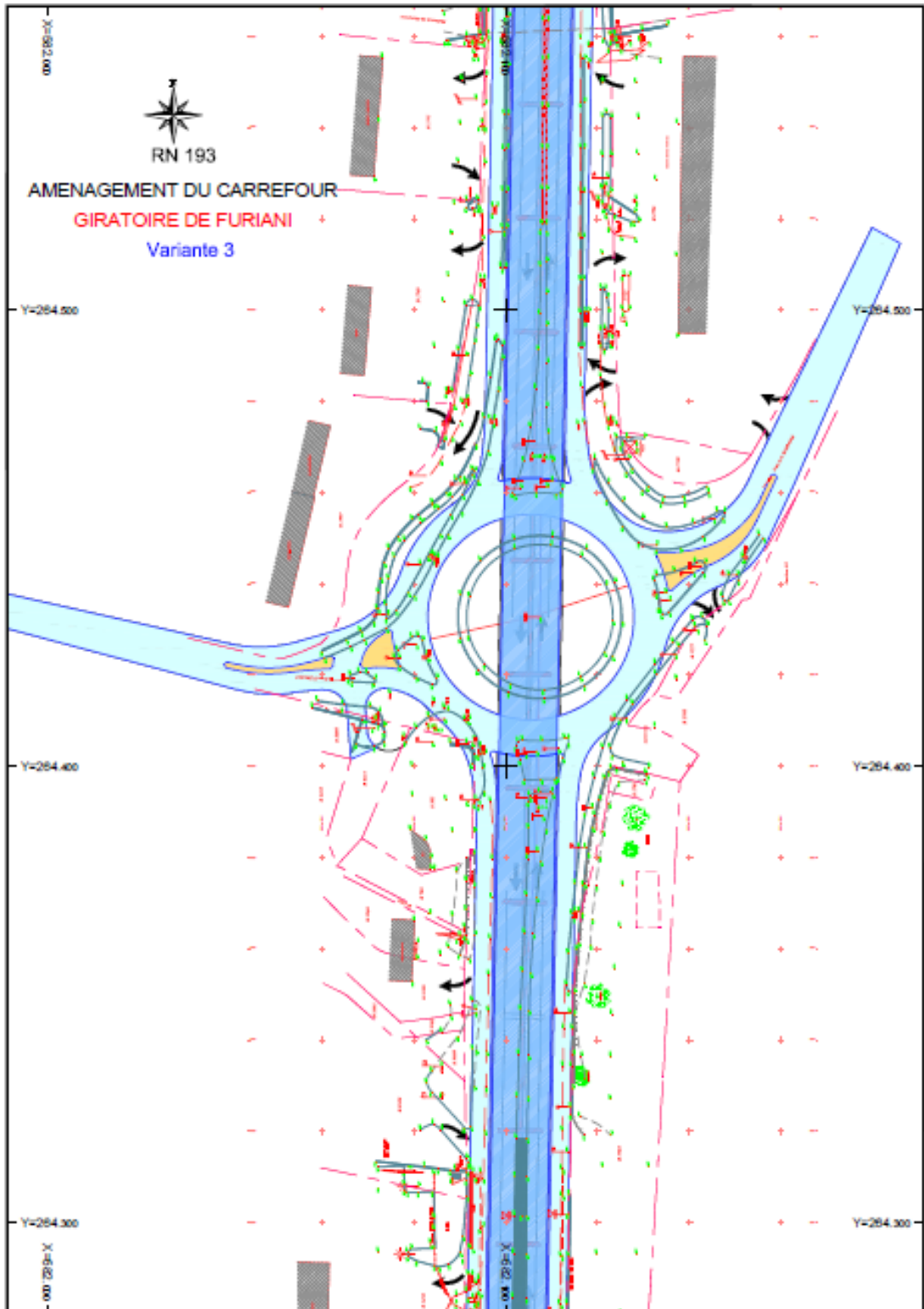
Le rayon extérieur de 30 m améliore la qualité des échanges et la fluidité de la circulation dans le giratoire. Les faibles pentes d'accès à la trémie améliorent le confort des usagers.

Le phasage des travaux est assez défavorable. En effet, la surélévation de l'anneau par un ouvrage d'art va contrarier les échanges avec les routes départementales pendant au moins 6 mois.

Pour recevoir les deux passages inférieurs la dimension de l'anneau du giratoire doit être portée à un rayon extérieur de 30 m.

L'insertion dans le site est délicate, l'espace est principalement occupé par l'ouvrage et la place laissée aux piétons ainsi qu'aux aménagements paysagers est très réduite.

Cette variante nécessite des acquisitions foncières et son coût est élevé.

c) Présentation de la variante n° 3**Vue en plan**

- **Carrefour giratoire et passage souterrain à gabarit réduit**

La variante n° 3 propose l'aménagement d'un passage supérieur au dessus du carrefour giratoire.

Les véhicules qui empruntent l'anneau seront limités au gabarit de 4,50 m toutefois le trafic de transit n'est pas limité. Le rayon extérieur du giratoire est de 30 m.

Le coût est estimé à 15 M€ TTC (études 0,3 M€, acquisitions foncières 0,3 M€ et travaux 14,4 M€ valeur 2011)

Les caractéristiques du carrefour giratoire ne sont que peu changées et le raccordement des voies ne pose aucune difficulté.

Afin de bénéficier du gabarit national de 4,50 m sur le giratoire, les rampes d'accès du passage supérieur sont bien plus longues.

L'aménagement paysager de l'anneau est contraint par le passage supérieur qui écrase par sa chape l'aspect visuel.

La taille du giratoire ne laisse que très peu de délaissés latéraux pour un aménagement paysager.

Avantages et inconvénients de la variante n° 3

Les appuis de l'ouvrage sont ponctuels ce qui facilite les travaux de génie civil dans ce contexte défavorable. Le phasage des travaux est peu contraignant.

Cette variante nécessite des acquisitions foncières et son coût est très élevé.

II - CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation publique a été organisée du lundi 9 mai au vendredi 20 mai 2011 dans la commune de Furiani concernée par le projet conformément aux articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'Urbanisme.

Le délai a été cependant prorogé jusqu'au vendredi 27 mai 2011 en raison de la fermeture exceptionnelle de la mairie de Furiani, le vendredi 20 mai après midi.

L'Associu Bastia 1905 s'étant présentée le 20 mai a adressé un courrier à la Collectivité Territoriale de Corse afin d'évoquer les problèmes de sécurité rencontrés par les usagers de la route et les supporters du SCB, les soirs de match.

Il s'avère, à partir du bilan de la commune, que 15 observations ont été inscrites sur le registre déposé en mairie.

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

Sur les trois variantes proposées, une variante requiert la préférence du public, il s'agit de la variante 1 laquelle est également choisie par la commune de Furiani dans son courrier en date du 8 juin 2011. Cette variante propose un passage

souterrain à gabarit réduit avec un carrefour giratoire en surface du type de ceux réalisés à Noguès et à Sampieru Corso à Bastia.

Les raisons du choix de la population sont les suivantes :

- Le projet implique un très faible impact visuel, se situe en totalité dans les emprises de la Collectivité Territoriale de Corse et le phasage des travaux ne perturbera la circulation que 3 à 4 mois au maximum par la réduction de la Route Nationale 193 au nord sur 2 fois une voie. La circulation est mieux fluidifiée sur cet axe prioritaire grâce au tunnel.
- Le public considère globalement que la variante n° 1 satisfait toutes les préoccupations concernant l'environnement, la dangerosité, l'efficacité et souhaite que l'aménagement soit réalisé dans les plus brefs délais.
- Concernant la réclamation de l'Associu Bastia 1905 relative au danger couru par les usagers de la Route Nationale 193 et les supporters du SCB les soirs de match, le projet de variante n° 1 canalisant 70 % des véhicules par la dénivellation de la voie principale et réduisant ainsi les véhicules sur le giratoire, contribue à améliorer la sécurité des automobilistes et des piétons aux abords du stade.

III - ANALYSE MULTICRITERES

La variante n° 1 ne comporte pas d'acquisitions foncières et son coût (8 M€) est largement inférieur à celui des deux autres variantes respectivement de 10 M€ et 15 M€.

Concernant l'impact paysager, la variante n° 1 implique un impact visuel très faible contrairement à la variante n° 3 laquelle comporte un passage supérieur au dessus du carrefour giratoire.

Sur la fluidité du trafic, la répartition des flux est améliorée dans la variante n° 1 car les deux routes départementales sont évasées sur 10 à 20 mètres en entrée du giratoire.

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 1 est le meilleur compromis entre un projet alliant une vision à long terme de développement économique non contraignant sur l'urbanisme existant, le respect de l'environnement et du cadre de vie ainsi que le meilleur rendement et la sécurité des usagers.

CONCLUSIONS

Je vous propose :

- 1) **D'APPROUVER** le bilan de concertation,
- 2) **DE M'AUTORISER** à poursuivre les études du projet correspondant à la variante n° 1,
- 3) **DE M'AUTORISER** à lancer les procédures réglementaires en vue de la réalisation du projet, notamment les enquêtes publiques dite «Bouchardeau» en application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 et hydraulique en application des articles L. 214 -1 à L. 214 -3 du Code de l'Environnement,

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

DOCUMENTS