

## ASSEMBLEE DE CORSE

---

### DELIBERATION N° 12/235 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE APPROUVANT LE BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE AU PROJET D'AMENAGEMENT URBAIN DU CARREFOUR DE MONTESORO SITUE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE BASTIA ROUTE NATIONALE 193

---

#### SEANCE DU 20 DECEMBRE 2012

L'An deux mille douze et le vingt décembre, 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.**

BASTELICA Etienne, BIANCARELLI Viviane, BIANCUCCI Jean, BUCCHINI Dominique, CASALTA Laetitia, CASTELLANI Pascaline, GIACOMETTI Josepha, GIOVANNINI Fabienne, LACAVE Mattea, LUCCIONI Jean-Baptiste, LUCIANI Xavier, MERMET Valérie, NATALI Anne-Marie, NICOLAI Marc-Antoine, NIVAGGIONI Nadine, ORSINI Antoine, ORSUCCI Jean-Charles, PANUNZI Jean-Jacques, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SCIARETTI Véronique, SIMEONI Gilles, SIMONPIETRI Agnès, SINDALI Antoine, SUZZONI Etienne, TALAMONI Jean-Guy, VALENTINI Marie-Hélène, VANNI Hyacinthe

#### **ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :**

Mme FEDI Marie-Jeanne à M. BUCCHINI Dominique  
Mme RISTERUCCI Josette à Mme BIANCARELLI Viviane  
M. STEFANI Michel à M. BASTELICA Etienne  
M. TATTI François à Mme CASTELLANI Pascaline

#### **ETAIENT ABSENTS : Mmes et MM.**

ANGELINI Jean-Christophe, BARTOLI Marie-France, BEDU-PASQUALAGGI Diane, BENEDETTI Paul-Félix, CASTELLANI Michel, CASTELLI Yannick, CHAUBON Pierre, COLONNA Christine, DONSIMONI-CALENDINI Simone, FEDERICI Balthazar, FERRI-PISANI Rosy, FRANCISCI Marcel, GRIMALDI Stéphanie, HOUEMER Marie-Paule, MARTELLI Benoîte, MOSCONI François, NIELLINI Annonciade, de ROCCA SERRA Camille, RUGGERI Nathalie, SANTINI Ange.

#### L'ASSEMBLEE DE CORSE

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, Titre II, Livre IV, IV<sup>ème</sup> 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° 12/070 AC de l'Assemblée de Corse du 26 avril 2012 autorisant la procédure de concertation préalable obligatoire relative au projet d'aménagement urbain du carrefour de Montesoro situé sur le territoire de la commune de Bastia, Route Nationale 193,
- VU** la variante choisie par la commune de Bastia, par délibération de son conseil municipal en date du 1<sup>er</sup> octobre 2012, celle 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** avis de la Commission des Finances, de la Planification, des Affaires Européennes et de la Coopération,

**APRES EN AVOIR DELIBERE**

**ARTICLE PREMIER :**

**APPROUVE** le bilan de la concertation.

**ARTICLE 2 :**

**SE PRONONCE** en faveur de la poursuite du projet correspondant à la variante 1 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** de lancer les procédures réglementaires en vue de la réalisation du projet, notamment les enquêtes publiques au titre du Code de l'Environnement en application de la loi du 10 juillet 2010 (Grenelle 2) article L. 123-2 et suivants et du décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011, articles R. 123-1 et suivants et hydraulique en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du Code de l'Environnement.

**ARTICLE 4 :**

**AUTORISE** le Président du Conseil Exécutif de Corse à acquérir à l'amiable ou par voie de la procédure d'expropriation les emprises et bâtiments nécessaires à l'aménagement urbain du carrefour de Montesoro.

**ARTICLE 5 :**

**AUTORISE** le Président du Conseil Exécutif de Corse à signer les actes administratifs ou notariés d'acquisition des emprises et bâtiments concernés et en fin de travaux, des rétrocessions et cessions de délaissés ne revêtant plus aucun intérêt pour le domaine public routier.

**ARTICLE 6 :**

**DECIDE** de lancer les appels d'offres pour les études et les travaux relatifs au projet de la variante 1.

**ARTICLE 7 :**

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

AJACCIO, le 20 décembre 2012

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 URBAIN DU CARREFOUR DE MONTESORO SITUE  
SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE BASTIA  
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 urbain du carrefour de Montesoro situé sur le territoire de la commune de Bastia, procédure lancée conformément à la délibération n° 12/070 AC du 26 avril 2012 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 (exemples : Ceppe et Tragone), soit en dénivellant les carrefours existants tel que Sampieru Corsu. Les résultats de ces actions s'avèrent positifs en termes de sécurité et de fluidité.

L'aménagement actuel du Carrefour de Montesoro 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, l'activité touristique de la plage de l'Arinella, le développement commercial de la zone, la mise en place d'une liaison ferroviaire plus attractive, l'aménagement des voies douces ont entraîné une augmentation conséquente du trafic et des échanges multimodaux.

Ainsi le carrefour giratoire en plan de forme triangulaire sur la Route Nationale 193 et son homologue pour le moins singulier entre la Route Départementale 464 et l'avenue P. Giacobbi ne répondent plus aux besoins du trafic actuel. Un îlot commercial dans un giratoire sur une deux fois deux voies avec la problématique des accès et des traversées piétonnes notamment des lycéens est un anachronisme. Le manque de stationnement tant pour les bus que pour les voitures et les deux roues freine le développement du quartier. Le cheminement piéton insalubre et inadapté aux personnes à mobilité réduite notamment vers les quais du chemin de fer et la plage nuit à l'attractivité ferroviaire.

L'arrêt ferroviaire de Montesoro a enregistré une forte augmentation de sa fréquentation notamment par les scolaires en raison de la présence du lycée à proximité. Cependant la capacité de l'arrêt n'est plus adaptée à sa fréquentation et doit faire l'objet d'une modernisation portant à la fois sur l'extension, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et la qualité d'usage.

Enfin, l'été le passage souterrain existant est aussi le moyen d'accès que privilégient certains résidents du quartier de Montesoro pour se rendre à la plage en cheminant ensuite sur la voie ferrée sur environ deux cents mètres en direction de l'Arinella, ce

cheminement le long des voies qui est strictement interdit de par la loi pour des raisons de sécurité évidentes.

Il convient donc de créer une véritable synergie pour inciter au développement durable en favorisant l'utilisation du train et des cycles par la création d'un pôle multi modal à l'entrée de ville et de favoriser la cohésion sociale entre les quartiers Sud (Montesoro) et le centre ville.

Le secteur d'étude se localise au sud de la commune de Bastia (PR 149). 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. Vers la mer, après un talus abrupt de 17 m, s'étendent la voie ferrée et la plage de l'Arinella. A l'ouest on recense notamment une crèche, un collège, un lycée, la gendarmerie, l'hôpital, un complexe sportif ainsi que de nombreux logements. Ce nœud d'échange est particulièrement important pour Bastia puisqu'il dessert à la fois le chemin d'Agliani en pleine urbanisation et le centre ville via la Route Départementale 81 (itinéraire Bis).

## **I - RAPPEL DES VARIANTES**

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

Les bases communes à ces variantes sont la création d'un passage souterrain à gabarit réduit de deux fois une voie surmonté par un carrefour giratoire principal de 25 mètres de rayon, un carrefour giratoire secondaire plus à l'Est pour les voies parallèles, un parking multimodal. Pour des raisons d'homogénéité et de lisibilité de l'itinéraire, le gabarit de 2,60 m s'impose.

- La variante n° 1 propose de positionner le PSGR (passage souterrain à gabarit réduit) le plus au Nord possible,
- La variante n° 2 propose de positionner le PSGR au centre du quartier urbain,
- La variante n° 3 propose de positionner le PSGR le plus au Sud possible.

Chaque variante reprend l'ensemble des voies.

Quelque soit la variante, la reconstruction et l'extension de la halte ferroviaire est réalisée sur le site existant, de même que le passage souterrain et l'ascenseur, l'aménagement de la liaison «Montesoro/Arinella» est réalisé sur le mode piéton/cycliste avec une traversée de la voie ferrée aménagée.

Dans tous les cas, la démolition de l'ilot commercial s'avère indispensable, des déplacements de réseaux électriques haute tension 15 000 V sont nécessaires ainsi des réseaux eaux usées et eau potable. Essentiellement ces réseaux se situent dans les emprises du domaine public, de fait les concessionnaires en assumeront la charge.

## **RESENTATION DE LA VARIANTE 1**

### **Vue en plan et profil en long** **Voir annexe**

#### **Carrefour giratoire principal**

La variante n° 1 propose de positionner le PSGR le plus au Nord possible.

La réalisation des remblais à cet endroit est facilitée par la configuration naturelle du site qui offre un plateau à environ deux mètres sous la chaussée.

#### **Carrefour giratoire secondaire**

Les cinq branches de l'anneau sont bien réparties avec des rayons de giratoires satisfaisants.

#### **Circulation**

Dans cette configuration, l'inter-distance entre les deux giratoires est la plus importante avec 130 m. Le trafic sur le giratoire secondaire est peu susceptible d'engendrer une perturbation du carrefour principal.

#### **Parking multimodal**

L'espace dédié au parking est la plus généreuse et permet un stockage plus important pour les bus et les voitures.

#### **Passage piéton souterrain**

La grande surface du parking peut être utilisée pour diminuer la cote d'entrée dans le passage piéton et ainsi faciliter l'accès aux passages à mobilité réduite.

#### **Ascenseur**

La position de l'ascenseur est la moins défavorable pour l'insertion dans le site. En effet, on utilise une dent existante dans le talus.

#### **Voie verte**

La perspective depuis le haut de l'avenue Paul Giacobbi se poursuit vers l'horizon selon le même axe. Le cheminement des lycéens entre leurs établissements et l'arrêt des bus est très sécurisant.

#### **Paysager**

De part le grand espace laissé libre pour le parking multimodal, les possibilités d'insertion du paysage dans le site sont les plus favorables.

Coté mer, il reste une partie du plateau libre qui permet de compléter les plantations afin de limiter l'impact visuel depuis la mer.

#### **Coût estimé**

14 M€ TTC (études 0,8 M€, acquisitions foncières et travaux 13,2 M€ valeur 2012).

#### ***Avantages de la variante n° 1***

De part son insertion dans le site, elle nécessite moins de travaux et est donc la moins onéreuse des variantes. La fluidité entre les deux giratoires est plus importante. L'espace dédié au parking est supérieur. Le phasage travaux est le moins contraignant grâce au plateau existant sur lequel pourra s'appuyer une voirie provisoire. Le cheminement piéton est sécurisé.

### ***Inconvénients de la variante n° 1***

Elle n'offre pas une contre allée spécifique pour les trois commerces situés à proximité.

## **PRESENTATION DE LA VARIANTE 2**

**Vue en plan**  
**Voir annexe 2**

### **Carrefour giratoire principal**

La variante n° 2 propose de positionner le PSGR vers le centre du quartier. La réalisation des remblais à cet endroit est contraignante et nécessite des soutènements spéciaux.

### **Carrefour giratoire secondaire**

Afin de pouvoir desservir le parking, le centre de l'anneau se trouve très désaxé par rapport à la Route Départemental 464 avec un risque de contre sens non négligeable. De plus, l'inter-distance entre les deux ronds-points s'en trouve réduite. En revanche, l'anneau ne compte que 4 branches ce qui améliore la fluidité.

### **Circulation**

Dans cette configuration, l'inter-distance entre les deux giratoires est la plus défavorable avec environ 90 m. Le trafic sur le giratoire secondaire risque fort de contaminer les usagers du carrefour principal avec un risque de congestion important.

### **Parking multimodal**

L'agencement du parking multimodal s'en trouve plus délicat car l'espace est divisé en deux parties symétriques. Le demi-tour des autobus devient difficile et la gestion des bâtiments de service ainsi que du cheminement piéton sont perturbés.

### **Passage piéton souterrain**

En raison des rampes du PSGR, le passage piéton est décalé vers le Sud.

### **Ascenseur**

Son insertion dans le site est moins naturelle puisque décalée.

### **Voie verte**

La perspective depuis le haut de l'avenue Paul Giacobbi est interrompue au niveau du giratoire secondaire mais reste satisfaisante. Une partie des piétons doit franchir une deux fois deux voies pour retrouver la voie verte.

### **Paysager**

La surface dédiée aux espaces verts est réduite de part la création d'une contre allée au Nord et de part la coupure Nord/Sud du parking.

### **Coût estimé**

15 M€ TTC (études 0,8 M€, acquisitions foncières et travaux 14,2 M€ valeur 2012).



### ***Avantages de la variante n° 2***

La desserte des trois commerces s'en trouve améliorée. La continuité de la voie verte est satisfaisante bien que l'axe soit modifié. Le phasage travaux est réaliste malgré le peu d'espace disponible.

### ***Inconvénients de la variante n° 2***

Le coût est supérieur alors que l'insertion dans le site est moins avantageuse.

## **PRESENTATION DE LA VARIANTE 3**

### **Vue en plan Voir annexe 3**

#### **Carrefour giratoire principal**

La variante n° 3 propose de positionner le PSGR le plus au Sud possible. La réalisation des remblais à cet endroit est la plus contraignante. En effet, il faut réaliser un soutènement de 18 mètres de hauteur depuis la voie de chemin de fer.

#### **Carrefour giratoire secondaire**

La position des différentes bretelles est satisfaisante malgré de faibles rayons de giration pour la contre allée.

#### **Circulation**

Dans cette configuration, l'inter-distance entre les deux giratoires est satisfaisante avec 106 m. Le trafic sur le giratoire secondaire est susceptible d'engendrer une perturbation du carrefour principal. En revanche l'accès au parking multimodal ne peut plus se faire par une branche spécifique ce qui est générateur de fortes perturbations aux heures de pointes.

#### **Parking multimodal**

L'espace dédié au parking est suffisante et permet un stockage important pour les bus et les voitures.

#### **Passage piéton souterrain**

La grande surface du parking peut être utilisée pour diminuer la cote d'entrée dans le passage piéton et ainsi faciliter l'accès aux passages à mobilité réduite.

#### **Ascenseur**

La position de l'ascenseur est la moins favorable pour l'insertion dans le site. En effet, il faut créer une balafre dans le talus existant.

#### **Voie verte**

La perspective depuis le haut de l'avenue Paul Giacobbi se poursuit vers l'horizon selon le même axe.

#### **Paysager**

De part le grand espace laissé libre pour le parking multimodal, les possibilités d'insertion du paysage dans le site sont favorables.

**Coût estimé**

17 M€ TTC (études 1 M€, acquisitions foncières et travaux 16 M€ valeur 2012)

**Avantages de la variante n° 3**

La fluidité entre les deux giratoires est satisfaisante. L'espace dédié au parking reste très convenable. Elle offre une contre allée spécifique pour les trois commerces situés à proximité. La géométrie du carrefour offre une bonne lisibilité pour les chauffeurs qui souhaitent emprunter l'itinéraire Bis (avenue P. Giacobbi). La perspective depuis le haut de l'avenue P. Giacobbi est maintenue.

**Inconvénients de la variante n° 3**

Le coût des travaux est très important sans bénéfice réel tant du point de vue de l'intégration que d'un point de vue fonctionnel. Le phasage travaux est le plus contraignant en raison du manque de largeur disponible au droit du PSGR. Les conditions d'accès au parking sont défavorables et réduisent la fluidité.

**II - CONCERTATION PUBLIQUE**

La concertation publique a été prévue du lundi 25 juin au vendredi 6 juillet 2012 dans la commune de Bastia 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 5 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 requière la préférence du public, il s'agit de la variante 1 qui propose un passage souterrain à gabarit réduit avec un carrefour giratoire en surface du type de ceux réalisés à Noguès et à Sampieru Corsu à Bastia.

Cette variante est également choisie par la commune de Bastia en vertu d'une délibération de son conseil municipal en date du 1<sup>er</sup> octobre 2012 dans laquelle elle donne des arguments pour préciser son choix :

- Le giratoire nord dégage une place importante devant le complexe sportif de l'Arinella permettant l'accueil des visiteurs, des sportifs et des bus scolaires qui pourront ainsi assurer un ramassage sécurisé sur cet espace.

De même cet endroit pourra servir également de parking relais pour les personnes travaillant en centre ville et souhaitant garer leur véhicule pour prendre le train dont l'accès sera réaménagé et sécurisé dans ce projet.

Le projet présenté dans la variante 1 est plus sécurisé et fonctionnel en raison du parking et nécessite de par son insertion dans le site moins de travaux. C'est donc la moins onéreuse des variantes (14 M€) au lieu respectivement de 15 M€ et 17 M€ pour les autres variantes. De plus, la fluidité entre les deux giratoires et la plus importante. Quant au phasage travaux, il est moins contraignant grâce au plateau existant sur lequel pourra s'appuyer une voirie provisoire.

Après la clôture de la concertation, un riverain a fait connaître, par courrier, son opposition au projet quelque soit la variante.

### **III - 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 que la **variante 1** est le meilleur compromis entre un projet alliant une vision à long terme du développement économique non contraignante sur l'urbanisme existant, le respect de l'environnement et du cadre de vie et offre ainsi le meilleur rendement.

|                    |
|--------------------|
| <b>CONCLUSIONS</b> |
|--------------------|

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 1**,
- 3) **DE DECIDER** de lancer les procédures réglementaires en vue de la réalisation du projet, notamment les enquêtes publiques au titre du Code de l'Environnement en application de la loi du 10 juillet 2010 (Grenelle 2) article L. 123-2 et suivants et du décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011, articles R. 123-1 et suivants et hydraulique en application des articles L. 214 -1 à L. 214 -3 du Code de l'Environnement,
- 4) **DE M'AUTORISER** à acquérir à l'amiable ou par voie de la procédure d'expropriation les emprises foncières et bâtiments nécessaires à l'aménagement urbain du carrefour de Montesoro,
- 5) **DE M'AUTORISER** à signer les actes administratifs ou notariés d'acquisition amiable des emprises et bâtiments concernés et en fin de travaux, des rétrocessions et cessions de délaissés ne revêtant plus aucun intérêt pour le domaine public routier,
- 6) **DE DECIDER** de lancer les appels d'offres pour les études et les travaux relatifs au projet de la variante 1.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**DOCUMENTS**



# Bastia

## Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la Ville de Bastia

Secrétariat Général,

Date de la convocation : 13 septembre 2012

Date d'affichage de la convocation : 13 septembre 2012

L'an deux mille douze, le 1er octobre, à 17H30, le CONSEIL MUNICIPAL de BASTIA s'est réuni à l'Hôtel de Ville de Bastia, en séance ordinaire, sous la présidence de Monsieur Emile ZUCCARELLI

|  |    |
|--|----|
| Nombre de membres composant l'assemblée :            | 39 |
| Nombre de membres en exercice :                      | 39 |
| Quorum :   | 20 |
| Nombre de membres présents :                         | 27 |
| Le quorum étant atteint, l'assemblée peut délibérer. |    |

Etaient présents: Monsieur Emile ZUCCARELLI, Madame Marie Paule HOUEMER, Monsieur Ange ROVERE, Monsieur François TATTI, Monsieur Jean Baptiste RAFFALLI, Madame Toussainte DEVOTI, Monsieur Paul GIUDICELLI, Madame Marie Claire POGGI, Monsieur François Xavier RIOLACCI, Monsieur Jean Jacques VENDASI, Madame Danielle BELGODERE, Monsieur Jean GERONIMI, Madame Marie Ange MORACCHINI, Madame Marie Mathilde PIETRI, Monsieur Joseph MARTELLI, Monsieur Jean Pierre ZEREGA, Madame Claudine GERONIMI, Monsieur Georges de ZERBI, Madame Marina LUCIANI, Monsieur Jean ZUCCARELLI, Monsieur Nicolas ZAMMATARO, Monsieur Louis BRUSA, Madame Marie Louise LECCIA, Monsieur Julien MORGANTI, Madame Muriel BOURDIEC, Monsieur Gilles SIMEONI, Monsieur Jean Pierre CRISTOFARI,

Etaient absents: Madame Fabienne GIOVANNINI, Monsieur Michel CASTELLANI, Madame Patrizia GATTACCECA, Monsieur Jean Louis ALBERTINI, Monsieur Pierre CHIARELLI

Ont donné pouvoir :

|                                |   |                               |
|--------------------------------|---|-------------------------------|
| Madame Emmanuelle de GENTILI   | à | Monsieur Jean GERONIMI        |
| Madame Juliette DOMINICI       | à | Monsieur Emile ZUCCARELLI     |
| Madame Eliane LENZIANI ARRIGHI | à | Madame Danielle BELGODERE     |
| Monsieur Eric CALLONI          | à | Monsieur François TATTI       |
| Madame Victoria PAOLANTONACCI  | à | Monsieur Georges de ZERBI     |
| Monsieur Philippe RISTORCELLI  | à | Monsieur Ange ROVERE          |
| Madame Sylvie ANTONIOTTI       | à | Monsieur Jean Jacques VENDASI |

Monsieur Emile ZUCCARELLI ouvre la séance et invite le Conseil à désigner son secrétaire :  
Monsieur Julien MORGANTI  
Elu secrétaire prend place au bureau.

Le Conseil Municipal,

Vu la loi 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions,

Vu la loi 83-663 du 22 juillet 1983 complétant celle du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les Communes, les Départements, les Régions et l'Etat,

Vu la loi n° 86-972 du 19 août 1986 portant dispositions diverses relatives aux Collectivités Locales,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Considérant que la Collectivité Territoriale de Corse (CTC) a lancé une procédure de concertation préalable obligatoire, en application de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, relative au projet d'aménagement urbain du carrefour de Montesoru situé sur la Commune de Bastia, Route Nationale 193, conformément au rapport joint en annexe,

Considérant que la CTC propose trois variantes pour l'aménagement urbain du quartier de Montesoru et sollicite la Commune pour avis,

Après avoir entendu le rapport de Monsieur le Maire,  
Après en avoir délibéré,  
Le Conseil Municipal,  
A la majorité de ses membres,  
Messieurs SIMEONI et CRISTOFARI s'étant abstenus,

**PREND CONNAISSANCE**

Des trois variantes proposées par la CTC relatives à l'aménagement urbain et routier du quartier de Montesoru.

**EMET**

Un avis favorable sur la variante n°1 telle qu'indiquée en annexe.

Ainsi fait et délibéré, les jour, mois et an que dessus.

Transmis à la Préfecture  
Copie - Affiché le  
Notifié le  
Certifié exécutoire  
(App. Loi 2-03-1982)  
Pour le Maire et par délégation  
Le Directeur Général Adjoint des Services

J.F. LEANDRI

Conseil Municipal du 1er octobre 2012-DCM N°2012.10.12  
Aménagement urbain carrefour de Montesoru situé sur le territoire de la Commune de Bastia  
Route Nationale 193 - Bd Giacobbi  
Avis de la Commune

Pour Amplification  
Pour le Maire et par délégation  
Le Directeur général Adjoint des Services

J.F. LEANDRI

Le Maire,

Emile ZUCCARELLI



# **REGISTRE**

**RN 193 – CONCERTATION PUBLIQUE  
POUR L'AMENAGEMENT URBAIN DU  
CARREFOUR DE MONTESORO DU  
LUNDI 25 JUIN 2012 AU  
VENDREDI 6 JUILLET 2012**

-----

**COMMUNE DE BASTIA**

**Le public est invité à mentionner  
son choix en classant les variantes  
par ordre de préférence et en  
signant le registre.**

- le 29 juin 2012 - Non choix se porte sur la variante n° 1. (AP)
- le 3 juillet 2012 - Variante n° 1 MA
- le 3.07.2012.

la variante n° 1 est la plus appropriée et plus sécuritaire. (JN)

- le 4 juillet  
PSGR = ? passage souterrain sans grand vent ???  
La variante n° 1 est très fonctionnelle  
et apporte le plus de place  
de stationnement véhiculaire léger - L'aspect  
environnemental est bon - L'aspect financier  
ne fait voter pour cette variante  
IF-D.S (ex DirB etc)

- le 6 juillet -

Quelle que soit la variante choisie, j'espère  
que l'on ne referra pas les mêmes erreurs  
que par le passé par les mini tunnels = hauteur  
insuffisante pour permettre le passage des véhicules  
de secours et flaps de manœuvre qui se  
détachent les uns après les autres ...

G. V.