

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

**5<sup>EME</sup> SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2009**

**20 ET 21 JUILLET**

**RAPPORT DE MONSIEUR  
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF**

**OBJET :**

**ROUTE NATIONALE 193  
ETUDES DE FAISABILITE POUR LA DENIVELLATION  
DE 5 CARREFOURS A LA SORTIE SUD DE BASTIA ET MISE  
EN PLACE DES FUSEAUX D'ETUDES SUR LES COMMUNES  
DE BIGUGLIA, FURIANI ET BASTIA**

COMMISSIONS COMPETENTES :

COMMISSION DES FINANCES  
COMMISSION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

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

**ROUTE NATIONALE 193 - ETUDES DE FAISABILITE POUR LA DENIVELLATION  
DE 5 CARREFOURS A LA SORTIE SUD DE BASTIA :  
Carrefour de Montesoro, Carrefour de la Z.I., Carrefour de Furiani,  
Carrefour de Ceppe, Carrefour de Casatorra**

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation le résultat des études de faisabilité, la poursuite des études de la dénivellation de cinq carrefours à la sortie Sud de BASTIA et la mise en place des fuseaux d'études correspondants.

## **1. PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION**

Seul axe structurant nord sud, la Route Nationale 193 supporte de multiples fonctions et un trafic de plus en plus important conduisant à des dysfonctionnements aux heures de pointe du matin et du soir au droit des principaux points d'échange.

Afin d'améliorer à court terme les déplacements nord sud sur cet axe, la Collectivité Territoriale Corse souhaite poursuivre son programme d'aménagement qui s'est traduit par la dénivellation de 3 carrefours importants, le giratoire permettant l'accès au port actuel (en maîtrise d'ouvrage commune de Bastia), le giratoire Noguès et celui de Sampiero Corso, en étudiant la poursuite du réaménagement éventuellement par dénivellation de 5 autres carrefours situés en sortie sud de l'agglomération de Bastia : carrefours de Montesoro, de la ZI, de Furiani, de CEPPE et de CASATORRA.

### **1.1 CONTEXTE DE L'OPERATION**

La Route Nationale 193 constitue, à l'heure actuelle, la seule voie de transit desservant la ville de BASTIA.

Elle a son extrémité au rond-point Noguès, carrefour que la Collectivité Territoriale de Corse a dénivélé en 2002 par la réalisation d'une trémie.

Elle emprunte ensuite le tunnel sous le vieux port et la Citadelle de Bastia pour déboucher à 2 voies en front de mer jusqu'au carrefour Sampiero Corso qui a aussi été dénivélé en 2003.

A partir de ce point, la Route Nationale 193 est une quatre voies ponctuée de carrefours giratoires destinés à assurer les échanges avec les voies principales qui la croisent.

Le trafic actuel, sur cette voie, est de l'ordre de 50 000 véhicules par jour en Trafic Moyen Journalier Annuel. Tous les carrefours sont saturés aux heures de pointe et induisent des retards importants sur les temps de transit vers Ajaccio par la Route Nationale 193 ou vers Porto-Vecchio par la Route Nationale 198.

Si la mise en service de la 2X2 voies de Borgo à Vescovato dans l'avenir permettra de réduire les bouchons au sud de ces 5 carrefours, le développement économique et démographique enregistré ces dernières années dans le sud de l'agglomération de Bastia a induit et induira des hausses de trafic de transit qui renforceront les perturbations sur ces carrefours.

## **1.2 OBJECTIFS DES ETUDES**

La Collectivité Territoriale de Corse souhaite réaménager les points noirs de l'itinéraire pour assurer un trafic fluide dans de bonnes conditions de confort et de sécurité pour l'ensemble des usagers dans un milieu marqué par la présence d'infrastructures urbaines et périurbaines existantes ou futures : cité scolaire, activité, service, bâti, infrastructures de transport (port de la Carbonite, zones multimodales fer-routes).

Ainsi, par une délibération du 26 septembre 2008, l'Assemblée de Corse a confirmé le projet de développement portuaire de Bastia et décidé la poursuite des études sur le site de la Carbonite.

Les études de faisabilité de la desserte routière de cette nouvelle infrastructure ont conclu que le raccordement des trafics du port sur la Route Nationale 193 devait s'effectuer au Sud du port, soit à proximité du chemin de l'Arinella (entre les carrefours de Montesoro et de la Zone Industrielle), soit au carrefour de Furiani. Ce raccordement engendrerait aux heures de pointe entre 600 et 3800 véhicules/h supplémentaires.

Aux environs de surfaces commerciales importantes, ce raccordement pourrait justifier la poursuite d'une politique d'aménagements de contre-allées sécurisées le long de cette portion de route nationale.

Par ailleurs, dans le cadre de la politique globale de modernisation du réseau ferroviaire et de la qualité de service aux voyageurs, des modifications d'implantation de gare dans l'environnement immédiat des carrefours de Montesoro (halte de l'Arinella menant à la plage, halte de Montesoro menant au lycée) voire de Furiani doivent être envisagées tant pour améliorer les dessertes de plus en plus sollicitées que pour sécuriser les passages piétons des usagers et riverains qui empruntent le passage souterrain vers la plage. Des modifications de ces déplacements piétonniers ont un impact direct sur des traversées souterraines de la Route Nationale à modifier dans cette zone qui interféreraient avec un passage inférieur sous le carrefour.

De plus, les études de faisabilité concernant le carrefour de Furiani ont montré un impact important dans l'environnement de la voie de chemin de fer (suppression du passage à niveau à proximité, mise en valeur d'une plateforme multimodale et de parkings mixtes entre l'usage dit de dissuasion et l'usage de sécurisation des abords du stade).

Enfin, la présence de très nombreuses surfaces commerciales le long de la Route Nationale entre ces carrefours sur Bastia et sur Biguglia induisent des interactions entre les trafics de transit et les trafics locaux qui nuisent tant à la sécurité des usagers qu'à la fluidité des flux routiers ; la poursuite d'une politique de mise en place de contre-allées s'avère donc nécessaire.

Des périmètres de mises à l'étude deviennent nécessaires pour préserver les espaces avoisinants et poursuivre les études de projet des différents services de la Collectivité Territoriale de Corse en liaison avec les objectifs des autres collectivités concernées.

Le parti d'aménagement général retenu est la dénivellation supérieure ou inférieure des 5 carrefours au sud de Sampiero Corso (dénommé C0) :

- le carrefour de MONTESORO, sur la commune de Bastia - dénommé C1,
- le carrefour de la Zone Industrielle, sur la commune de Bastia - dénommé C2,
- le carrefour de Furiani, sur la commune de Furiani - dénommé C3.
- Le carrefour de CEPPE - dénommé C4
- Le carrefour de CASATORRA - dénommé C5

ainsi que la mise en place de contre-allées entre C1 et C2 d'une part, entre C4 et C5 d'autre part y compris la sécurisation des flux piétonniers avoisinants.

Ainsi des études de faisabilité ont été menées ayant pour but de :

- d'étudier la faisabilité de la dénivellation de ces carrefours et des aménagements complémentaires
- d'établir une estimation sommaire de dépenses et un programme pour chacune de ces 5 opérations.

Pour chacun des carrefours les études menées comprennent :

- Une étude de l'état initial pour recenser les contraintes et analyser les conditions de trafic et de fonctionnement,
- La définition d'un parti d'aménagement,
- Une étude de variantes,
- La rédaction des programmes destinés à mener à bien les études ultérieures.

## 2. ETAT INITIAL

Le **giratoire de Montesoro** (C1) constitue avec celui de Sampiero Corso un accès privilégié des quartiers sud de Bastia. Il est également le point de départ de la voie impériale, itinéraire parallèle à la Route Nationale 193 entre Bastia et le giratoire d'accès au village de Biguglia. En ce qui concerne la configuration de ce giratoire, on peut noter que les mouvements sud ⇒ nord sont directs.

Le **giratoire de la ZI** (C2) est un giratoire à 3 branches qui dessert essentiellement la zone industrielle de Volpau dont la voie interne principale est un barreau entre la Route Nationale 193 et la voie impériale.

Le **giratoire de Furiani** (C3) est un giratoire à quatre branches qui permet de desservir à l'ouest le village ancien de Furiani et un secteur en fort développement de part et d'autre de la voie impériale qui comprend le centre administratif et commercial de la commune autour de la mairie et à l'est le cordon lagunaire par l'intermédiaire de la Route Départementale 107.

Le **giratoire de CEPPE** (C4) est un giratoire à quatre branches dont la branche ouest est aussi un barreau entre la Route Nationale 193 et la voie impériale,

la branche est de ce carrefour relie la Route Nationale 193 à une voie communale qui est parallèle à la Route Nationale, mais a des caractéristiques très réduites. Les abords de ce carrefour sont fortement urbanisés et occupés principalement par des commerces.

Le **carrefour de CASATORRA** (C5) qui n'est pas un véritable carrefour giratoire car certains mouvements n'y sont plus autorisés ; de plus dans ce secteur, la 2X2 voies est réduite à 1X1 voie, ce qui crée de forts ralentissements.

### 3. PARTI D'AMENAGEMENT GENERAL

Le parti d'aménagement envisagé par la CTC sur l'itinéraire entre le point d'échange de Sampiero Corso au Nord et la fin de la déviation de Casatorra est une route avec 2 x 2 voies avec des échangeurs dénivelés. Ce parti, permet de conforter la desserte routière de Bastia.

La recherche de la cohérence sur cet axe principal et la saturation constatée au niveau des giratoires de Montesoro, de la ZI de Volpau, de Furiani, de Ceppe et du carrefour de Casatorra, conduisent à préconiser la dénivellation de ces carrefours dans le sens de la Route Nationale 193, à 2x1 ou 2x2 voies, en PI ou en PS.

En effet, les flux les plus importants correspondent aux trafics directs sur la Route Nationale 193 et il paraît opportun de déniveler au niveau des carrefours ces mouvements afin, d'une part assurer leur fluidité et d'autre part d'augmenter la capacité du carrefour plan permettant les autres mouvements et au niveau des sections courantes de dissocier les trafics de transit des entrées et sorties fréquentes vers les surfaces commerciales directement raccordées.

Le phasage chantier devra assurer une circulation à 2x2 voies de la Route Nationale 193 pendant toute la durée du chantier.

### 4. ETUDES DES VARIANTES

(VL = véhicule léger, PL = Poids lourd, PI = passage inférieur, PS = passage supérieur)

#### 4.1 Les variantes étudiées

**C1** : La proximité de la cité scolaire de Montesoro exclut le renvoi du transit PL sur le carrefour d'échange urbain :

- Le précédent schéma à 2x1 voies VL - qui assure une réponse au trafic - peut être reconduit à condition de créer un 2<sup>ème</sup> carrefour d'échange sur la Route Nationale pour diffuser les PL hors centre urbain.
- Une autre réponse est de créer une dénivellation à 2x2 voies avec gabarit PL.

**C2** : La contrainte d'emprise domine au regard des nombreux bâtiments de part et d'autre, alors que le report des PL n'apparaît pas contraignant en surface. La dénivellation à 2x1 voies est ainsi confirmée comme une réponse adaptée.

**C3** : La contrainte environnementale au regard de la nappe phréatique apparaît être un élément majeur de la réflexion. Le recueil des données (BRGM entre autres) ne permet pas en l'état actuel de lever ou confirmer cette contrainte qui grèverait les solutions en Passage Inférieur :

- Sans contrainte de nappe : le fonctionnement en 2x1 voies VL apparaît satisfaisant, avec report des PL en surface. Une solution PI 2x2 voies PL n'est pas réaliste au regard de la forte contrainte liée à la position
- Avec contrainte de la nappe : un franchissement en PS s'impose, auquel cas sans incidence supplémentaire pour une dénivellation à 2x2 voies PL. On notera que le PS devrait être un ouvrage « multi travées » pour assurer la transparence hydraulique en surface.

**C4** : La contrainte d'emprise domine au regard des nombreux bâtiments de part et d'autre, alors que le report des PL n'apparaît pas contraignant en surface.

La dénivellation à 2x1 voies en PI est ainsi confirmée comme une réponse adaptée, les contraintes hydrauliques étant inexistantes.

**C5** : La contrainte d'emprise domine au regard des nombreux bâtiments de part et d'autre, alors que le report des PL n'apparaît pas contraignant en surface. La dénivellation à 2x1 voies en PI est ainsi confirmée comme une réponse adaptée, les contraintes hydrauliques étant résolues par une reprise d'un Ouvrage Hydraulique (OH) au sud en dehors du passage de la trémie.

## 4.2 Profils en travers et profil en long

La dénivellation de la Route Nationale 193, se construit en PI ou en PS, à 2x1 ou à 2x2 voies.

Les profils types suivants montrent l'impact relatif de chacun de ces cas de figures :

- directement par l'emprise nécessaire en travers,
- indirectement sur la longueur de l'aménagement et son emprise au regard du gabarit retenu. Plus le gabarit est important et plus le profil en long induit impacte la longueur du tracé et des ouvrages.

Emprise latérale :

- L'emprise PS ou PI est quasi identique in fine.
- 2x1 voies : 30 mètres
- 2x2 voies : 33 mètres
- L'emprise en phase chantier est identique pour le 2x1 ou le 2x2 voies. En effet, l'économie du 2x1 in fine n'est pas tenable en phase chantier pour assurer le maintien d'une circulation à 2x2 voies.

On notera que dans les 2 cas la recommandation actuelle de conserver une continuité des bandes dérasées de droite est appliquée (réduites néanmoins à 1,25 m au regard du contexte périurbain à urbain). Elle génère une sur largeur de

l'infrastructure mais assure des conditions de sécurité satisfaisantes au regard du niveau de trafic élevé. Les voies proposées à 3,5 m pourraient être réduites à 3 m dans le cas 2x1 voies en l'absence de PL.

Gabarit des PI pour le transit de la Route Nationale 193.

- 2x1 voies : en l'absence des PL le gabarit est réduit :
  - VL : 2,6 + 0,1 m idem Sampiero Corso
  - VSAV : 3,5 + 0,1 m.
- 2x2 voies : gabarit PL 4,5 + 0,1 m.

En cas de PS, le gabarit pour les voies secondaires (desserte) sera PL (4,5 + 0,1).

Profil en long :

Les valeurs minimales recommandées seront appliquées au regard de la situation périurbaine à urbaine de l'infrastructure.

- rayons saillants / rentrants : 1500 / 800 m en référence à l'ICTAVRU.
- rayons saillants / rentrants : 650 / 300 m en référence au PSGR 71, uniquement si gabarit réduit 2,6 + 0,1 m.

#### **4.3 Passage supérieur ou passage inférieur (PS ou PI)**

Outre leur participation au schéma fonctionnel les solutions PS ou PI sont caractérisées par des éléments qui leurs sont propres.

##### **Gabarit :**

Le PS ne permet pas de limiter le gabarit. Celui-ci est forcément PL 4,50 + 0,10 puisqu'il concerne le carrefour de surface. L'impact sur la longueur des rampes est donc toujours maximum.

A contrario, le PI peut moduler son gabarit véhicule léger (VL,) véhicule de secours aux Asphyxiés et aux Blessés (VSAB) ou Poids Lourds (PL). L'impact sur la longueur des rampes est directement lié à ce gabarit. Suivant la note PSGR71, en cas de gabarit VL (2,60 + 0,10) les paramètres de profil en long peuvent être réduits.

Le rendement optimum est ainsi obtenu pour :

- PI - gabarit réduit VL 2,60 + 0,10 m
- Le maximum pour
- PS ou PI - gabarit PL 4,50 + 0,10 m

##### **Intégration urbaine :**

Dans les solutions PS, l'ouvrage d'art génère un fort impact visuel en milieu urbain considéré comme médiocre et perturbant l'espace construit.

Le PI est, au contraire, une solution discrète qui libère les espaces et les perceptions.

#### **Ambiance sonore :**

Comme pour l'intégration urbaine le PS génère un impact sonore plus important. Il nécessite la mise en place d'écrans acoustiques qui renforcent le blocage hormis en cas d'environnement purement commercial.

#### **Réseaux divers :**

Le PI génère plus de déplacements.

#### **Hydraulique souterraine :**

Le PI est moins avantageux car il risque d'interférer une nappe. A priori, sans objet pour C1 et C2. Pour C3, les données seront à confirmer pour évaluer réellement les enjeux.

#### **Transparence hydraulique :**

La transparence hydraulique de la RN 193 sera à vérifier par les études suivantes.

Le PS et PI sont tout autant pénalisants. Pour un PS, un ouvrage « multi travées » permet d'assurer la transparence hydraulique mais également d'utiliser l'espace :

- échanges : traversant / desserte,
- stationnements,
- occupations urbaines : commerces, etc.

#### **4.4 Carrefours de surface**

2 types sont proposés :

- Carrefours à feux
- Carrefours giratoires

Les carrefours giratoires à feux ne sont pas proposés car ils nécessitent une emprise plus importante qu'un giratoire traditionnel, et n'apparaissent pas nécessaires d'un point de vue trafic dans la mesure où l'allègement du transit généré par une simple dénivellation à 2x1 assure le bon fonctionnement des carrefours giratoires traditionnels en surface.

On notera la politique d'aménagement à l'encontre des carrefours à feux sur l'agglomération de Bastia depuis plusieurs années. Quasiment tous les carrefours de ce type ont été modifiés en carrefours giratoires pour des raisons de sécurité.

Les 2 types sont néanmoins analysés d'un point de vue fonctionnel.



#### 4.5 Limitation de vitesse

La Route Nationale 193 est actuellement limitée à 70 km/h. La portion dénivelée s'inscrira dans cette continuité à 70 km/h.

En surface, les bretelles et les zones d'échanges seront limitées à 50 km/h en conformité avec la limitation urbaine.

#### 4.6 Contre-allées

2 types sont proposés en fonction de l'environnement et des flux piétonniers :

- Contre-allées simples au gabarit PL avec bordures simples de séparation
- Contre-allées au gabarit PL avec trottoirs de séparations et aménagements urbains d'intégration

### 5 PROGRAMMES DES OPERATIONS

#### 5.1 Carrefour C1 : MONTESORO

##### Caractéristique de l'aménagement :

RN 193 :

- tracé en plan dévoyé à l'Est pour limiter les impacts sur l'espace urbain construit à l'Ouest, dans la limite de la contrainte de la voie ferrée.
- Profils en travers Cf. synoptique joint
- Gabarit VL 2,60 + 0,20 m suivant Sampiero Corso
- Profil en long rayons minimum 1500/1500 m si possible 1 500/300 m à 650/300 m si justifié.
- Bretelles type ICTAVRU ou ACI

OA :

- Trémie couverte sous carrefour de surface RN
- Murs associés à la trémie
- Murs et confortement associés au dévoiement de la RN vers l'Est

Création d'un carrefour giratoire de surface (Rg 18 m à 20 m) à 3 branches au-dessus de la Route Nationale pour échanges avec le secteur de Montesoro et continuité du transit Nord-Sud des PL hors gabarit.

Réaménagement du carrefour urbain de Montesoro en giratoire (Rg 20 m) avec prise en compte des rétablissements d'accès à la Route Nationale et à l'activité centrale, rectification des accès et reprise du rond-point double de retournement en bas de l'avenue Paul Giacobbi.

Rétablissement de l'ensemble des accès, des arrêts bus et des cheminements piétons.

Démolition du PI piéton existant, création d'un nouveau PI sécurisé pour accès sécurisé des riverains et usagers de la nouvelle halte ferroviaire

Recomposition paysagère et urbaine des délaissés routiers, de l'activité centrale et du carrefour urbain.

Phasage de chantier : maintien de la circulation de surface et des accès riverains + maintien d'une circulation à 2x2 voies pendant toute la durée du chantier.

**Coût d'objectif : 12 M€ TTC**

## **5.2 Carrefour C2 : ZONE INDUSTRIELLE**

### **Caractéristiques de l'aménagement :**

Dénivellation à gabarit réduit de la Route Nationale 193 avec aménagement du giratoire en surface.

RN 193 :

- tracé en plan dévoyé à l'Ouest pour limiter les impacts sur l'espace construit et mieux limiter l'impact sur les contraintes bilatérales.
- Profils en travers Cf. synoptique joint
- Gabarit VL 2,60 + 0,10 m suivant Sampiero Corso
- Profil en long suivant normes si possible
- Bretelles type ICTAVRU ou ACI

Ouvrage d'Art :

- Trémie couverte de 160 ml sous carrefour de surface RN.
- Murs associés à la trémie
- Murs et confortement associés au dévoiement de la RN vers l'Ouest

Création d'un carrefour giratoire de surface (Rayon extérieur 18 m, chaussée annulaire 7 m) à 3 branches au-dessus de la Route Nationale pour échanges avec le secteur de la Zone Industrielle et continuité du transit Nord-Sud des véhicules hors gabarit.

Rétablissement de l'ensemble des accès, des arrêts bus et des améliorations des cheminements piétons ; cependant, l'ensemble des parkings et dessertes seront diminués en emprises et devront être démolis et reconstruits après travaux.

Phasage de chantier : maintien de la circulation de surface et des accès riverains par dessertes provisoires et maintien d'une circulation à 2x2 voies pendant toute la durée du chantier.

**Coût d'objectif : 12 M€ TTC**

## **5.3 Contre-allées entre C1 et C2**

Création d'une contre-allée de 3,5 m de large sur coté Est de la RN

**Coût d'objectif : 2 M€ TTC**

#### **5.4 Carrefour C3 : FURIANI (Solution Passage semi-inférieur)**

##### **Caractéristiques de l'aménagement :**

Dénivellation à gabarit réduit de la Route Nationale 193 avec aménagement du giratoire en surface.

RN 193 :

- tracé en plan de la Route Nationale 193 conservé. Emprises pelliculaires sur les parcelles à l'Ouest sans impact sur le bâti existant.
- Profils en travers Cf. synoptique joint
- Gabarit VL 2,60 + 0,10 m (suivant Sampiero Corso)
- Profil en long selon normes
- Bretelles type ICTAVRU ou ACI

Ouvrage d'Art :

- Couverture de 2 X 40 ml traitée par 2 OA ponctuels sous l'anneau.
- Murs associés à la trémie

Aménagement d'un carrefour giratoire en demi-élévation (Rayon extérieur 30 m chaussée annulaire 7 m) à 4 branches au-dessus de la Route Nationale pour échanges avec le secteur commercial à l'ouest et avec le cordon lagunaire (activités touristiques) à l'est comprise éventuelle suppression du passage à niveau ferroviaire concomitant pour raccordement direct (si raccordement du port de la Carbonite) par création d'un PS sur voie ferrée et continuité du transit Nord-Sud des véhicules hors gabarit. Suppression de la voie directe évitant le carrefour au Nord Est.

Rétablissement de l'accès au bar restaurant Sud Ouest, des arrêts bus.

Phasage de chantier : maintien de la circulation de surface et des accès riverains et maintien d'une circulation à 2x2 voies pendant toute la durée du chantier.

**Coût d'objectif : 17 M€ TTC à 2 X 1 voie et 23 M€ TTC à 2 X 2 Voies**

#### **5.5 Carrefour C4 : CEPPE**

Dénivellation à gabarit réduit de la Route Nationale 193 avec aménagement du giratoire en surface.

RN 193 :

- tracé en plan de la Route Nationale 193 conservé. Emprises pelliculaires sur les parcelles à l'Ouest sans impact sur le bâti existant.
- Profils en travers Cf. synoptique joint
- Gabarit VL 2,60 + 0,10 m (suivant Sampiero Corso)
- Profil en long selon normes
- Bretelles type ICTAVRU ou ACI

Ouvrage d'Art :

- Trémie couverte sous carrefour de surface RN.
- Murs associés à la trémie

Création d'un carrefour giratoire de surface (Rayon extérieur 18 m, chaussée annulaire 7 m) à 4 branches au-dessus de la Route Nationale pour échanges avec les voies communales et continuité du transit Nord-Sud des véhicules hors gabarit.

Rétablissement de l'ensemble des accès, des arrêts bus et des améliorations des cheminements piétons.

Phasage de chantier : maintien de la circulation de surface et des accès riverains par dessertes provisoires et maintien d'une circulation à 2x2 voies pendant toute la durée du chantier.

**Coût d'objectif : 6,5 M€ TTC**

### **5.6 Carrefour C5 : CASATORRA**

Dénivellation à gabarit réduit de la Route Nationale 193 avec aménagement du giratoire en surface.

RN 193 :

- tracé en plan de la Route Nationale 193 conservé. Emprises pelliculaires sur les parcelles à l'Ouest sans impact sur le bâti existant.
- Profils en travers Cf. synoptique joint
- Gabarit VL 2,60 + 0,10 m (suivant Sampiero Corso)
- Profil en long selon normes
- Bretelles type ICTAVRU ou ACI

Ouvrage d'Art :

- Trémie couverte sous carrefour de surface RN.
- Murs associés à la trémie

Création d'un carrefour giratoire de surface (Rayon extérieur 18 m, chaussée annulaire 7 m) à 4 branches au-dessus de la Route Nationale pour échanges avec les voies communales et continuité du transit Nord-Sud des véhicules hors gabarit.

Rétablissement de l'ensemble des accès, des arrêts bus et des améliorations des cheminements piétons ; reprise de l'ouvrage hydraulique en dehors de l'emprise de la trémie sous chaussée compris reprofilage du canal en aval sur 400 m.

Phasage de chantier : maintien de la circulation de surface et des accès riverains par dessertes provisoires et maintien d'une circulation à 2x2 voies pendant toute la durée du chantier.

**Coût d'objectif : 7,5 M€ TTC**

### **5.7 Contre-allées entre C4 et C5**

Création de contre-allée de 3,5 m de large de part et d'autre de la Route Nationale compris constitution de trottoirs et d'aménagements urbains.

Reprise de l'ouvrage hydraulique sous chaussée à 6 m de profondeur compris reprofilage du canal en aval sur 400 m.

**Coût d'objectif : 2,5 M€ TTC**

Je vous propose :

- **de valider** les programmes de chacun des cinq carrefours, leurs aménagements connexes et leurs coûts d'objectif,
- **de décider** la poursuite des études pour chacun de ces cinq carrefours,
- **de m'autoriser** à lancer les consultations nécessaires à ces études,
- **de m'autoriser** à signer les arrêtés de prise en considération de mise à l'étude correspondant à ces cinq carrefours tels que ci-annexés.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer

**ASSEMBLEE DE CORSE**


---

**DELIBERATION N° 09/ AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE  
DECIDANT DE LA POURSUITE DES ETUDES D'AMELIORATION  
DE LA FLUIDITE DE LA ROUTE NATIONALE 193 PAR LA DENIVELLATION  
DE CINQ CARREFOURS AU SUD DE BASTIA ET A LA MISE EN PLACE  
DES FUSEAUX D'ETUDES SUR LES COMMUNES DE BIGUGLIA,  
FURIANI ET BASTIA**

---

**SEANCE DU**

L'An deux mille neuf et le , 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. Camille de ROCCA SERRA, Président de l'Assemblée de Corse.

**L'ASSEMBLEE DE CORSE**

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- VU** le Code de l'Urbanisme et notamment les articles suivants : L. 111-7, L. 111-8, L. 111-10 et L. 111-11, R. 111-47,
- 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 loi n° 82/213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- VU** la loi n° 83/663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83/8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat,
- VU** la loi n° 86/16 du 6 janvier 1986 relative à l'organisation des régions et portant modification des dispositions relatives au fonctionnement des conseils généraux,
- VU** la loi n° 86/972 du 19 août 1986 portant dispositions diverses relatives aux collectivités locales,
- VU** la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse,
- VU** la délibération n° 95/ 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,

**APRES EN AVOIR DELIBERE****ARTICLE PREMIER :**

**VALIDE** les programmes de chacun des cinq carrefours, leurs aménagements connexes et leurs coûts d'objectif.

**ARTICLE 2 :**

**DECIDE** la poursuite des études pour chacun de ces cinq carrefours.

**ARTICLE 3 :**

**AUTORISE** le Président du Conseil Exécutif de Corse à lancer les consultations nécessaires à ces études.

**ARTICLE 4 :**

**AUTORISE** le Président du Conseil Exécutif de Corse à signer les arrêtés de prise en considération de mise à l'étude ci-annexés.

**ARTICLE 5 :**

**AUTORISE** le Président du Conseil Exécutif de Corse à acquérir les terrains au prix qui sera estimé par les services fiscaux de l'Etat dans le cadre de la procédure de délaissement liée aux arrêtés de prise en considération de mise à l'étude ou dans le cadre de réserves foncières.

**ARTICLE 6 :**

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

Le Président de l'Assemblée de Corse

Camille de ROCCA SERRA

<p style="text-align: center;"><b>ARRETE N°                    DE PRISE EN CONSIDERATION DU PROJET D'AMELIORATION DE LA FLUIDITE DE LA ROUTE NATIONALE 193 SUR LA COMMUNE DE BASTIA</b></p>
---

**LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE,**

- VU** la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions ;
- VU** le décret n° 92-1302 du 15 décembre 1992, relatif à l'entrée en vigueur des dispositions de la loi n° 91-428 du 13 mai 1991 portant statut de la Collectivité Territoriale de Corse ;
- VU** la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse ;
- VU** le Code de l'Urbanisme et notamment les articles suivants : L. 111-7, L. 111-8, L. 111-10 et L. 111-11, R. 111-26-1 et R. 111-26-2 ;
- 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 de l'Assemblée de Corse n°                    du                    autorisant la poursuite des études d'amélioration de la fluidité et de la sécurité de la Route Nationale 193 par la dénivellation de 5 carrefours à la sortie sud de Bastia et autorisant le Président du conseil Exécutif à signer le présent arrêté

**ARRÊTE**

**ARTICLE 1 :**

La mise à l'étude du projet d'amélioration de la fluidité et de la sécurité de la Route Nationale 193 par la dénivellation de 2 carrefours sur la commune de Bastia est prise en considération conformément au fuseau d'études défini sur le plan joint.

**ARTICLE 2 :**

Il sera opposé un sursis à statuer à toute demande de travaux ou constructions de manière à préserver les terrains, situés dans le fuseau d'études joint au présent arrêté, dont l'utilisation serait susceptible de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet conformément aux dispositions des articles L. 111-7, L. 111-8, L. 111-10 et L. 111-11, R. 111-26-1 et R. 111-26-2.

**ARTICLE 3 :**

- Monsieur le Préfet de Haute-Corse ;
- Monsieur le Directeur Général des Services de la Collectivité Territoriale de Corse ;



- Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture de la Haute-Corse ;
- Monsieur le Maire de Bastia.

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché conformément à la réglementation en vigueur.

AJACCIO, le

Le Président du Conseil Exécutif de Corse,

Ange SANTINI

<p style="text-align: center;"><b>ARRETE N°                      DE PRISE EN CONSIDERATION DU PROJET D'AMELIORATION DE LA FLUIDITE DE LA ROUTE NATIONALE 193 SUR LA COMMUNE DE BIGUGLIA</b></p>
---

**LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE,**

- VU** la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions ;
- VU** le décret n° 92-1302 du 15 décembre 1992, relatif à l'entrée en vigueur des dispositions de la loi n° 91-428 du 13 mai 1991 portant statut de la Collectivité Territoriale de Corse ;
- VU** la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse ;
- VU** le Code de l'Urbanisme et notamment les articles suivants : L. 111-7, L. 111-8, L. 111-10 et L. 111-11, R. 111-26-1 et R. 111-26-2 ;
- 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 de l'Assemblée de Corse n°                      du                      autorisant la poursuite des études d'amélioration de la fluidité et de la sécurité de la Route Nationale 193 par la dénivellation de 5 carrefours à la sortie sud de Bastia et autorisant le Président du conseil Exécutif à signer le présent arrêté

**ARRÊTE**

**ARTICLE 1 :**

La mise à l'étude du projet d'amélioration de la fluidité et de la sécurité de la Route Nationale 193 par la dénivellation de 2 carrefours sur la commune de Biguglia est prise en considération conformément au fuseau d'études défini sur le plan joint.

**ARTICLE 2 :**

Il sera opposé un sursis à statuer à toute demande de travaux ou constructions de manière à préserver les terrains, situés dans le fuseau d'études joint au présent arrêté, dont l'utilisation serait susceptible de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet conformément aux dispositions des articles L. 111-7, L. 111-8, L. 111-10 et L. 111-11, R. 111-26-1 et R. 111-26-2.

**ARTICLE 3 :**

- Monsieur le Préfet de Haute-Corse ;
- Monsieur le Directeur Général des Services de la Collectivité Territoriale de Corse ;

- Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture de la Haute-Corse ;
- Monsieur le Député-maire de Biguglia.

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché conformément à la réglementation en vigueur.

AJACCIO, le

Le Président du Conseil Exécutif de Corse,

Ange SANTINI

**ARRETE N° DE PRISE EN CONSIDERATION DU PROJET  
D'AMELIORATION DE LA FLUIDITE DE LA ROUTE NATIONALE 193  
SUR LA COMMUNE DE FURIANI**

**LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE,**

- VU** la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions ;
- VU** le décret n° 92-1302 du 15 décembre 1992, relatif à l'entrée en vigueur des dispositions de la loi n° 91-428 du 13 mai 1991 portant statut de la Collectivité Territoriale de Corse ;
- VU** la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse ;
- VU** le Code de l'Urbanisme et notamment les articles suivants : L. 111-7, L. 111-8, L. 111-10 et L. 111-11, R. 111-26-1 et R. 111-26-2 ;
- 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 de l'Assemblée de Corse n°                    du                    autorisant la poursuite des études d'amélioration de la fluidité et de la sécurité de la Route Nationale 193 par la dénivellation de 5 carrefours à la sortie sud de Bastia et autorisant le Président du conseil Exécutif à signer le présent arrêté

**ARRÊTE**

**ARTICLE 1 :**

La mise à l'étude du projet d'amélioration de la fluidité et de la sécurité de la Route Nationale 193 par la dénivellation d'un carrefour sur la commune de Furiani est prise en considération conformément au fuseau d'études défini sur le plan joint.

**ARTICLE 2 :**

Il sera opposé un sursis à statuer à toute demande de travaux ou constructions de manière à préserver les terrains, situés dans le fuseau d'études joint au présent arrêté, dont l'utilisation serait susceptible de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet conformément aux dispositions des articles L. 111-7, L. 111-8, L. 111-10 et L. 111-11, R. 111-26-1 et R. 111-26-2.

**ARTICLE 3 :**

- Monsieur le Préfet de Haute-Corse ;
- Monsieur le Directeur Général des Services de la Collectivité Territoriale de Corse ;

- Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture de la Haute- Corse ;
- Monsieur le Sénateur-Maire de Furiani.

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché conformément à la réglementation en vigueur.

AJACCIO, le

Le Président du Conseil Exécutif de Corse,

Ange SANTINI