

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 95/134 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE PORTANT ADOPTION DU SCHEMA DIRECTEUR DES ROUTES NATIONALES DE CORSE

SEANCE DU 22 DECEMBRE 1995

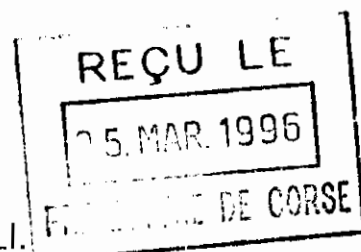
L'An mil neuf cent quatre vingt quinze, et le vingt-deux Décembre, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Nicolas ALFONSI.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

François ALFONSI, Nicolas ALFONSI, Pascal ARRIGHI, Vincent AVOGARI DE GENTILI, Jean-Marc BALESÌ, Dominique BIANCHI, Dominique BUCCHINI, Pierre-Jean CASTA, Pierre-Philippe CECCALDI, Joseph-Antoine CHIARELLI, Paul COMBETTE, Jules-Laurent FERRANDI, Jacques FIESCHI, Sauveur GANDOLFI-SCHEIT, Ours-Ange-Pierre GRIMALDI, Jean JALPI, Norbert LAREDO, Félix LUCIANI, Paul-Antoine LUCIANI, Marie-Paule MANCINI-NERI, François MOSCONI, Paul PERFETTINI, Pierre-Timothée PIERI, Paul-Donat POLI, Paul QUASTANA, Simon-Jean RAFFALLI, Paul SCARBONCHI, Jean-François STEFANI, Jean-Guy TALAMONI, Alphonse TAMBURINI, Michel VALENTINI, Marie-Jeanne VIDAILLET-PERETTI.

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR:

M. Henri ANTONA à M. Jean-Marc BALESÌ.
M. Jean-Charles COLONNA à M. Simon-Jean RAFFALLI.
M. Edouard CUTTOLI à M. Vincent AVOGARI DE GENTILI.
M. Antoine GAMBINI à M. François MOSCONI.
M. Pierre-Jean LUCIANI à Mme Marie-Jeanne VIDAILLET-PERETTI.
M. Emile MOCCHI à M. Jean JALPI.
M. Jean-Paul de ROCCA SERRA à M. Nicolas ALFONSI.

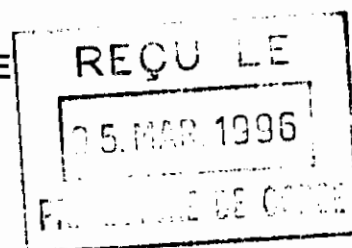


ETAIENT ABSENTS : Mme et MM.

Jean-Louis ALBERTINI, Marie-Josée BELLAGAMBA, Eugène BERTUCCI, Jean BIANCUCCI, Alexandre GABRIELLI, Jean-Baptiste LANTIERI, Antoine-Louis LUISI, Michel MORETTI, Jules-Paul NATALI, Pierre POGGIOLI, Joseph SISTI.

L'ASSEMBLEE 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** 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° 91/428 du 13 Mai 1991 portant statut de la Collectivité Territoriale de Corse,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif,
- SUR** rapport de la Commission des finances présenté par M. Simon-Jean RAFFALLI,
- SUR** rapport de la commission du plan présenté par M. Paul SCARBONCHI,

APRES EN AVOIR DELIBERE**ARTICLE PREMIER :**

ADOpte le schéma directeur des routes nationales de Corse tel qu'il figure dans le document joint en annexe.

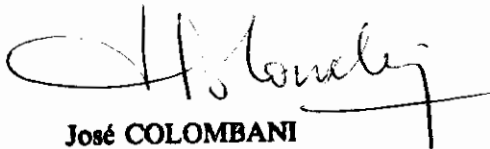
ARTICLE 2 :

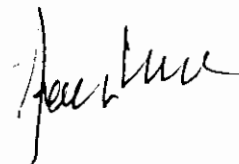
La présente délibération qui pourra être diffusée partout où besoin sera, fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

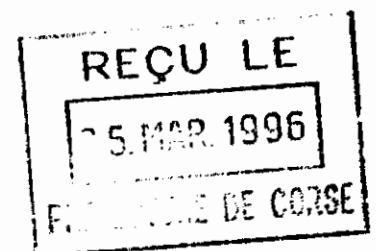
Ajaccio, le 22 Décembre 1995

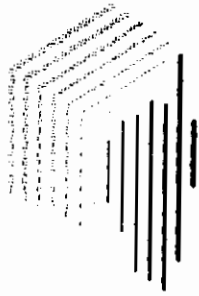
Pour copie certifiée conforme à l'original,
Pour le Président de l'Assemblée de Corse
et par délégation,
L'Administrateur Général des Assemblées

Le Président de l'Assemblée de Corse,


José COLOMBANI


Dr Jean-Paul de ROCCA SERRA

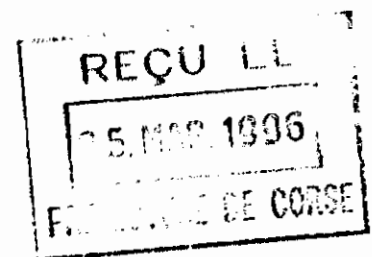




Collectivité Territoriale de Corse

- République Française -

Schéma Directeur des Routes nationales de Corse



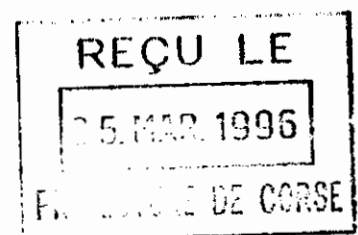
*Adopté par l'Assemblée de Corse
le 22 décembre 1995*

«... Le cloisonnement géographique entre des vallées mal accessibles de l'une à l'autre, la multiplication des points d'accès extérieurs qui incite à une certaine autonomie de leur vie économique, le coût des aménagements nécessaires, le nombre élevé de liaisons internes, tous ces éléments expliquent le retard actuel du réseau et justifient l'ampleur du redressement à conduire pour le moderniser. Les conditions météorologiques parfois dangereuses, l'absence d'un confort normal, la faible hiérarchisation du réseau, les temps de parcours, l'évolution prévisible du trafic confirment l'opportunité du choix politique en faveur des routes. Mais il est d'autres arguments qui relèvent du modèle de développement choisi. De bonnes routes sont indispensables :

- à la revitalisation de l'intérieur,
- à la diversification du tourisme,
- à l'avènement d'un véritable «marché unique corse», source de croissance et de prospérité pour les entreprises insulaires,
- à l'interdépendance et la complémentarité des centres urbains appelés à fonctionner en réseaux,
- à l'affirmation de bourgs-centres à partir desquels faire vivre les micro-régions,

... tous objectifs qui figurent en bonne place dans les recommandations de ce plan de développement... »

extrait du Plan de Développement de la Corse,
Septembre 1993



SCHEMA DIRECTEUR DES ROUTES NATIONALES DE CORSE

Parmi les grandes orientations du plan de développement de la Corse, adopté par l'Assemblée de Corse en septembre 1993, figure en toute première place l'aménagement d'un réseau routier territorial moderne, intégré à l'environnement et prenant en compte les contraintes et atouts de l'économie insulaire. Le rôle majeur des axes Ajaccio - Corté - Bastia et Bastia - Bonifacio y est ainsi souligné.

Mais le plan de développement prend position sur d'autres priorités : il évoque le niveau d'aménagement souhaitable pour l'ensemble des routes, donne une première indication de la répartition de l'effort financier à consentir dans le temps et l'espace, inclut d'autres grandes liaisons à améliorer et indique enfin qu'un schéma directeur routier à quinze-vingt ans devra faire préciser les conditions de réalisation de l'ambition qu'il affiche.

C'est ce schéma qui est, conformément au plan de développement, ici développé.

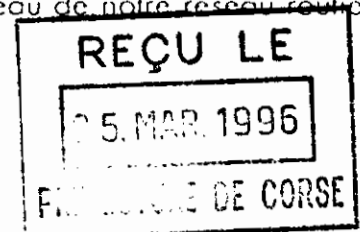
Pour chaque axe de l'actuel réseau des routes nationales, il y est établi un diagnostic des conditions de circulation et avancé un parti d'aménagement à long terme, qui traduit en données techniques, le niveau de modernisation et d'aménagement retenu. Le schéma directeur routier permet d'apprécier également le réalisme des orientations du plan en montrant à quelles conditions financières les investissements prévus pour atteindre le parti d'aménagement souhaité peuvent être concrétisés en une vingtaine d'années.

Enfin, il y est précisé un premier programme d'opérations pour les cinq prochaines années.

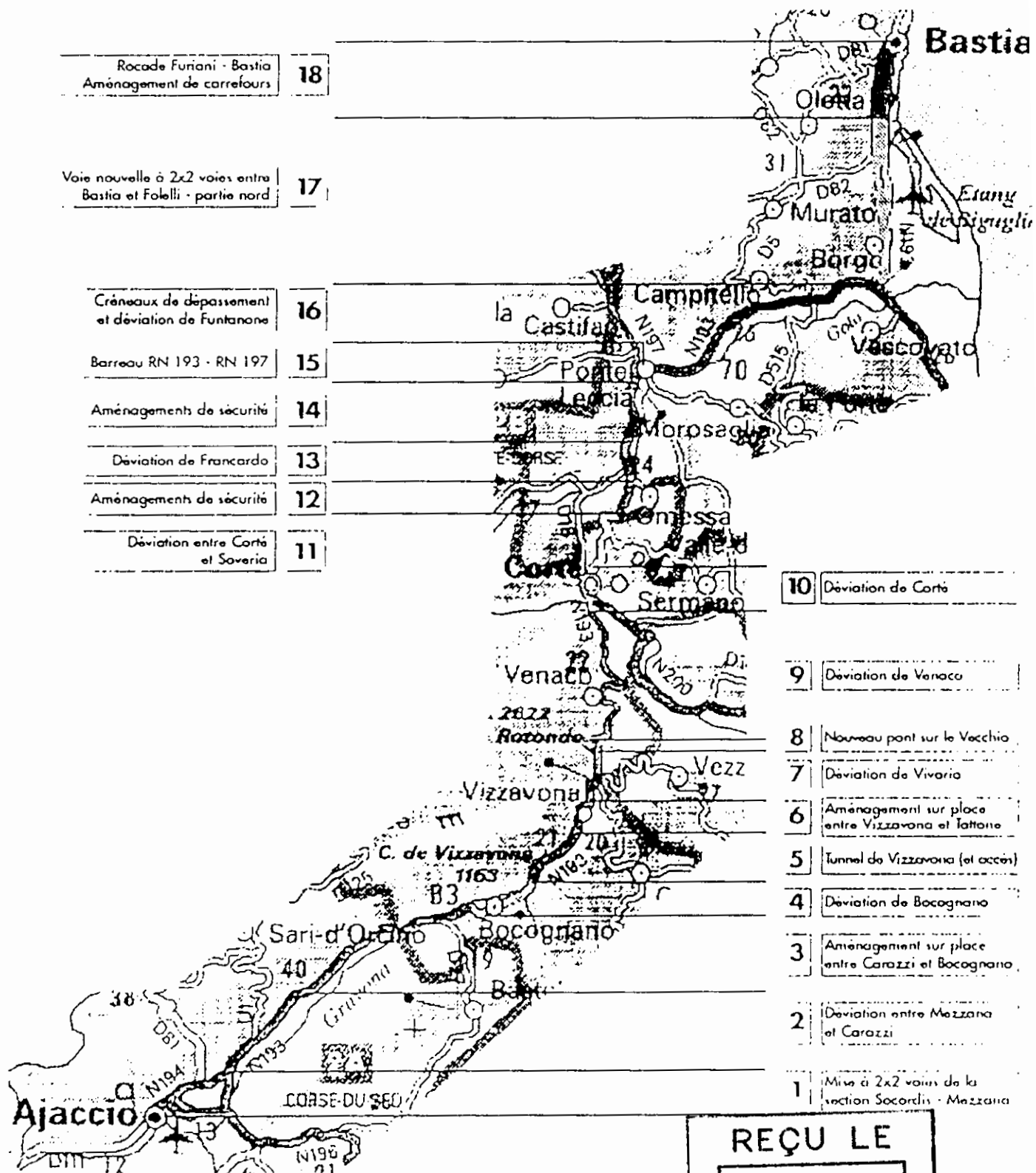
Le recueil de nombreuses données de base de ce schéma nécessitant l'utilisation de concours techniques poussés, il a été fait appel aux services du C.E.T.E. d'Aix en Provence.

Il est clair que ce schéma - incluant des propositions d'opérations et des programmations à long terme - est susceptible de subir des modifications au fil des années.

Il n'en fixe pas moins le cadre général, complet et étayé sur des éléments techniques solides, dans lequel nous pourrons - dans les quinze à vingt prochaines années - donner un réel contenu à l'ambition majeure que nous nous sommes imposés dans le plan de développement, pour la modernisation et la mise à niveau de notre réseau routier territorial.



CARTE DE LA RN 193




Rocade Furiani - Bastia Aménagement de carrefours	18
Voie nouvelle à 2x2 voies entre Bastia et Foletti - partie nord	17
Créneau de dépassement et déviation de Funtanone	16
Barreau RN 193 - RN 197	15
Aménagements de sécurité	14
Déviations de Francardo	13
Aménagements de sécurité	12
Déviations entre Corti et Soveria	11

10	Déviations de Corti
9	Déviations de Venaco
8	Nouveau pont sur le Vecchio
7	Déviations de Vivario
6	Aménagement sur place entre Vizzavona et Tattone
5	Tunnel de Vizzavona (et accès)
4	Déviations de Bocognano
3	Aménagement sur place entre Carazzi et Bocognano
2	Déviations entre Mezzana et Carazzi
1	Mise à 2x2 voies de la section Socordis - Mezzana

Légende

En cours de travaux ou à programmer dans les 5 prochaines années

 Section aménagée

REÇU LE
25. MAR. 1996
PRÉFECTURE DE CORSE



DIAGNOSTIC ET PARTI D'AMENAGEMENT A LONG TERME

Le parti d'aménagement à long terme définit les aménagements de capacité et de fluidité qu'il serait nécessaire de réaliser d'ici une vingtaine d'années. Il est établi avec le souci de donner une cohérence aux itinéraires et ne précise donc pas les investissements plus ponctuels qu'il peut s'avérer utile de faire par ailleurs. C'est ainsi qu'il n'est pas fait mention ni de l'aménagement des traversées d'agglomérations, ni des opérations ponctuelles de sécurité, ni encore des investissements visant à remettre en état notre patrimoine routier.

R.N. 193

A

Diagnostic

Vitesses pratiquées :

Les vitesses moyennes sont inférieures à 60 km/h entre Bocognano et Venaco et entre Corté et Soveria. Les traversées des agglomérations de Bocognano, Vivario, Venaco et Francardo sont pénalisantes.

Possibilités de dépassement :

Elles sont faibles entre le pont d'Ucciani et Casamozza, elles n'existent en effet que sur 15% de la longueur de la voie.

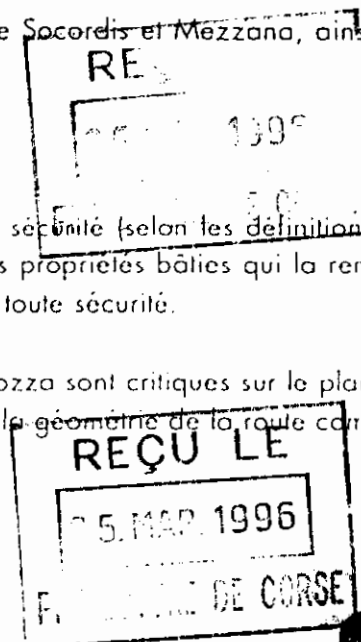
Capacité :

La seule insuffisance de capacité est située aujourd'hui entre Casatorra et Casamozza sur une section qui supporte plus de 20.000 véhicules par jour. A terme, d'autres insuffisances apparaîtront entre le carrefour de Sacordis et Mezzana, ainsi qu'au niveau de la 2x2 voies actuelle au Sud de Bastia.

Sécurité, environnement de la route :

La section Baléone - Carazzi est peu critique vis à vis de la sécurité (selon les définitions du C.E.T.E.). Elle comporte cependant de nombreux accès à des propriétés bâties qui la rendront inadaptée à terme à l'écoulement d'un trafic de transit, en toute sécurité.

Les sections pont d'Ucciani - Bocognano et Soveria - Casamozza sont critiques sur le plan de la sécurité car les vitesses pratiquées y sont élevées alors que la géométrie de la route comporte de nombreuses hétérogénéités.



Les objectifs du parti d'aménagement à long terme sont les suivants :

- améliorer le confort et le temps de parcours sur Ajaccio - Bastia en le diminuant de près de 30 minutes et en le ramenant à un temps inférieur à deux heures ;
- conférer à la route la capacité nécessaire à l'évacuation des flux de sorties d'Ajaccio et de Bastia ;
- améliorer la sécurité de l'axe.

Compte-tenu d'une part, du coût élevé des investissements rapporté au temps économisé (60 millions de francs la minute gagnée) et d'autre part, du niveau du trafic peu élevé, les carrefours giratoires sont à proscrire. En effet, ils font perdre en moyenne 20 à 30 secondes à chaque véhicule, ce qui représente environ 20 à 30 millions de francs d'investissements stérilisés.

En outre, il devra être possible de dépasser dans les secteurs montagneux sur plus de 20% de l'itinéraire dans chaque sens de circulation. Ce résultat sera atteint soit par des créneaux de dépassement, soit par des alignements.

Le parti d'aménagement est le suivant :

• **Section Socordis - Mezzana (RD1)**

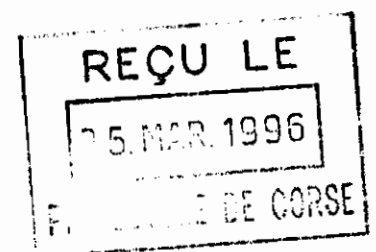
- . tracé neuf à 2x2 voies,
- . interdiction des accès directs,
- . dénivellation des rétablissements de communication,
- . dénivellation des points d'échange,
- . statut de route express,
- . catégorie de route : L 80.

En référence au guide technique du
Ministère de l'Équipement relatif à
l'aménagement des routes
principales :

L = Autoroutes
T = Routes de transit
R = Autres Routes
le chiffre définit la vitesse de référence.

• **Section Mezzana - Carazzi (RD 229)**

- . tracé neuf à 2 voies,
- . chaussée de sept mètres,
- . deux accotements de deux mètres,
- . interdiction des accès directs,
- . dénivellation des rétablissements de communication,
- . dénivellation des points d'échange,
- . statut de route express,
- . catégorie de route : T 80.



• **Section Carazzi - Bocognano**

- . aménagement sur place à 2 voies de la route existante (qui n'exclut pas de couper certains virages),
- . 7 mètres de chaussée,
- . regroupement d'accès entre Carazzi et pont d'Ucciani,
- . carrefours plans, sans giratoire ;
- . catégorie de route : R 80.

• **Section Bocognano - Corté**

- . aménagement sur place à 2 voies de la route existante,
- . chaussée de 7 mètres,
- . déviations des agglomérations de Bocognano, Vivario et Venaco, celle de Tattone pourrait ne pas être réalisée suivant le résultat des études de tracé ;
- . aménagements de créneaux de dépassement de manière à garantir des possibilités de dépassement sur 20% du linéaire pour chaque sens de circulation ;
- . carrefours plans sans giratoire ;
- . statut de déviation d'agglomération pour les déviations ;
- catégorie de route : R 60.

• **Tunnel de Vizzavona**

Les objectifs d'un tunnel sous le col de Vizzavona sont d'une part de dévier une portion de route présentant des difficultés certaines pour les véhicules en cas de chute de neige ainsi que pour les poids lourds, et d'autre part, d'éviter le brouillard qui s'installe souvent dans le secteur du col. Ces difficultés se manifestent surtout sur la rampe comprise entre le pont de Sellola et le Col.

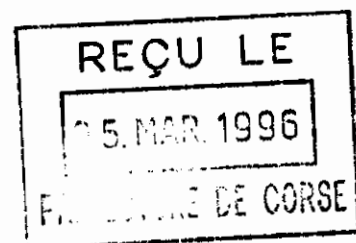
Compte-tenu du coût d'un tunnel à une cote proche du tunnel ferroviaire actuel, 650 millions de francs, les études doivent être poursuivies pour déterminer les avantages et les inconvénients de solutions situées à une cote plus élevée et comportant donc un tunnel plus court.

• **Déviations de Corté**

. réutilisation de la déviation de Corté qui vient d'être achevée. La déviation permet de gagner plusieurs minutes par rapport à l'ancien itinéraire qui traversait la ville.

• **Section Corté - Soveria (Caporalino)**

- . tracé neuf à 2 voies,
- . chaussée de 7 mètres,
- deux accotements de 2 mètres ;
- . tunnel sous le col de San Quilico,
- regroupement des accès ;
- carrefours plans sans giratoire ;
- catégorie de route : R 80.



• **Section Soveria - Ponte-Leccia**

déviations de Francardo et de Ponte-Leccia.

Ponte-Leccia sera déviée par un barreau entre la RN 193 et la RN 197 au nord du pont actuel, dont la largeur est insuffisante.

- chaussée de 7 mètres,
- deux accotements de 2 mètres,
- carrefours plans sans giratoire,
- statut de déviation d'agglomération pour les déviations ;
- catégorie de route : R 80.

Des études de sécurité préciseront les améliorations locales à apporter à l'infrastructure, afin de rendre plus sûre cette section où les véhicules circulent rapidement.

• **Section Ponte-Leccia - Casamozza**

- . rectification de virages et notamment suppression de la boucle située à l'ouest de Funtanone, création de créneaux de dépassement. Ces créneaux devront compléter les alignements actuels afin qu'il soit possible de doubler sur plus de 20% de la section dans chaque sens de circulation.
- . chaussée de 7 mètres,
- . carrefours plans sans giratoire ;
- . catégorie de route : R 80.

• **Section Casamozza - Bastia (Carrefour des Collines)**

- . tracé neuf à 2X2 voies ;
- . interdiction des accès directs ;
- . dénivellation des rétablissements de communication ;
- . dénivellation des points d'échange ;
- . statut de route express ;
- . catégorie de route : L 100.

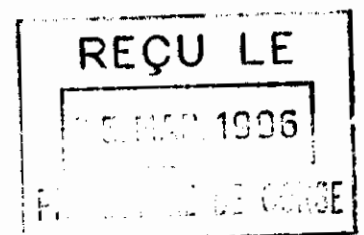
Le statut de route express sera demandé sur la section Bastia - Prunete en même temps que l'enquête d'utilité publique des travaux de la section Folelli - Prunete.

• **Section Furiani - Bastia**

L'aboutissement de la voie nouvelle entre Bastia et Folelli nécessitera la réalisation d'une voie urbaine diffusant le trafic au nord du projet. Cette voie bidirectionnelle située entre la fin de la voie nouvelle et la RD 264 sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité Territoriale de Corse. Sa domanialité après travaux n'a pas encore été déterminée.

La Collectivité Territoriale de Corse s'engage à poursuivre les études et les procédures réglementaires de l'axe Bastia - Furiani et la programmation de cette section interviendra en cohérence avec celle de la ville de Bastia pour la partie des aménagements devant être entrepris sous maîtrise d'ouvrage communale.

En outre, dans le cadre du programme Interreg 2, la Collectivité Territoriale de Corse entreprendra des travaux pour améliorer le fonctionnement de certains carrefours de la route du front de mer.



R.N. 194

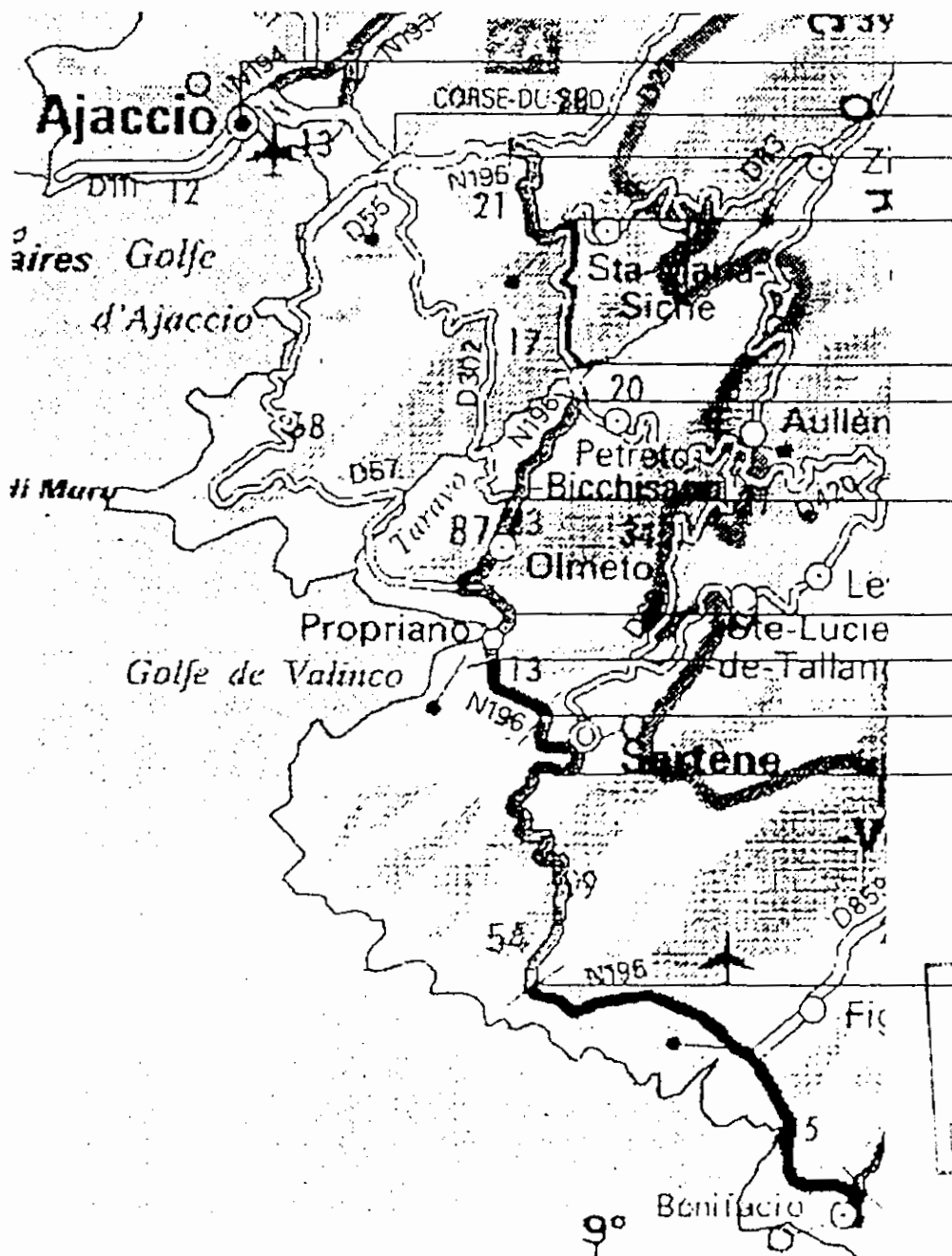
La RN 194 entre les Salines et Baléone sera remise en état en vue de son déclassement ultérieur dans la voirie départementale ou communale.

Des travaux visant à améliorer le fonctionnement de cette voie seront entrepris dans la mesure où les communes concernées participent à leur financement suivant le règlement adopté en 1994 par l'Assemblée de Corse.

REÇU LE
25. MAR. 1996
PRÉFECTURE DE CORSE



CARTE DE LA RN 196



- 1 Mise à 2x2 voies de la section Campo-Pisciatello
- 2 Aménagement entre Pisciatello et Cauro
- 3 Créneaux de dépassement
- 4 Aménagement entre Grosseto et pont d'Abra
- 5 Aménagement entre pont d'Abra et Petreto
- 6 Créneaux de dépassement
- 7 Déviation d'Olmeto
- 8 Déviation de Propriano
- 9 Déviation de Sartène
- 10 Aménagement entre Sartène et Roccapina

REÇU LE
 15 MAR 1996
 MINISTRE DE CORSE

Légende

En cours de travaux ou à programmer dans les 5 prochaines années

Section aménagée

A**Diagnostic**Vitesses pratiquées :

Les vitesses moyennes sont inférieures à 60 km/h entre le Col Saint Georges et Propriano ; elles sont à peine supérieures à 60 km/h entre Sartène et la tour d'Olmeto.

Possibilités de dépassement :

Elles sont quasi nulles entre Pisciatello et Tour d'Olmeto. L'aménagement de la RN 196 à l'ouest de Cauro devrait cependant améliorer la situation.

Capacité

Le principal problème de capacité se situe entre la fin de la 2X2 voies et le carrefour de Pisciatello.

La traversée d'Olmeto est difficile notamment en période estivale. Enfin, il faut noter que les "déviation" de Propriano et Sartène ne constituent pas à long terme des solutions acceptables pour l'écoulement d'un trafic important surtout si le nombre de poids lourds venait à augmenter.

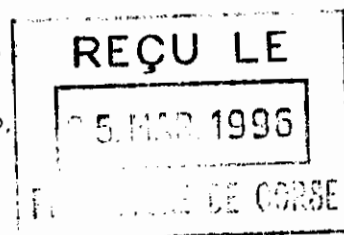
Sécurité

Les statistiques établies entre 1988 et 1992 font ressortir la section Grosseto - Propriano comme critique sur le plan de la sécurité. A l'examen, il apparaît que nombre d'accidents sont concentrés sur la montée au sud de Grosseto et au niveau du carrefour de Zigliara. L'aménagement de ces deux points devrait supprimer le caractère critique de la section.

B**Parti d'aménagement à long terme**

Les objectifs du parti d'aménagement à long terme sont les suivants

- donner la capacité nécessaire à la RN 196 entre Campo et Pisciatello,
- mettre aux normes "modernes" la RN 196 entre Pisciatello et Cauro,
- améliorer les possibilités de dépassement entre Cauro et Olmeto,
- supprimer le bouchon que constitue la traversée d'Olmeto,
- dévier Propriano et Sartène,
- améliorer la vitesse et le confort entre Sartène et la tour d'Olmeto



Le parti d'aménagement se décline de la manière suivante :

• **Section Socordis - Pisciatello**

- . route à 2X2 voies,
- . accès directs interdits,
- . rétablissements de communication dénivelés,
- . échanges dénivelés,
- . statut : sans,
- . catégorie de route : A 80 (voie rapide urbaine).

• **Section Pisciatello - Tour d'Olmeto**

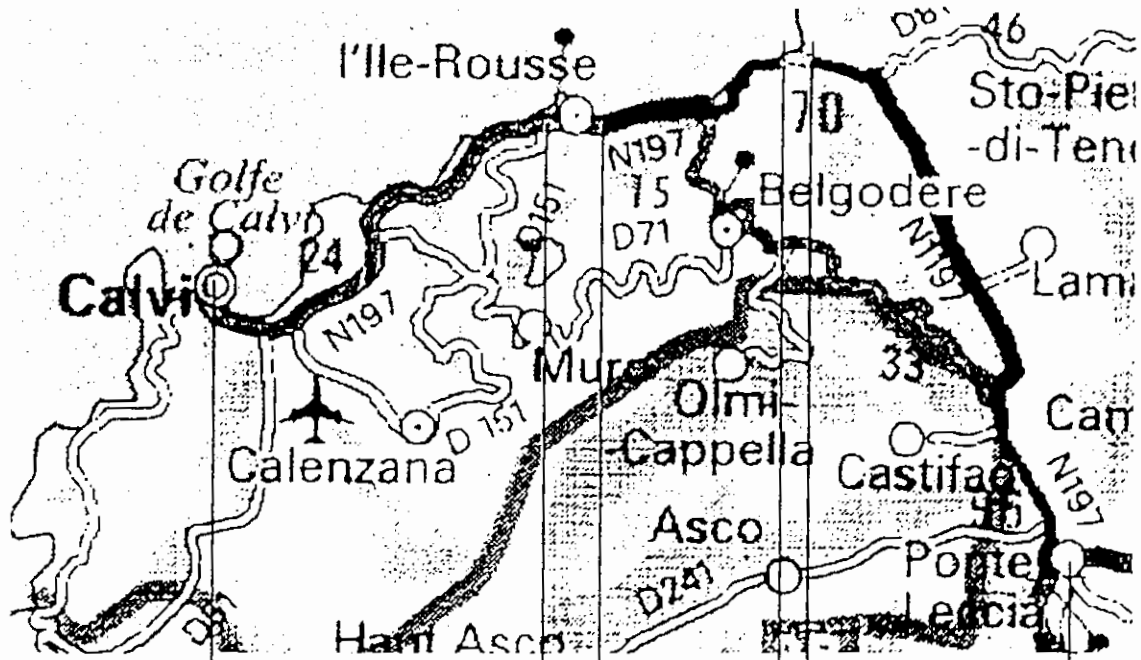
- . achèvement de l'aménagement entre Pisciatello et Cauro (rectifications, élargissements),
- . réalisation de créneaux de dépassement au nord du Col Saint Georges ainsi qu'entre le pont d'Abra et le Col de Celaccia,
- . déviations d'Olmeto, Propriano et Sartène,
- . aménagement sur place ou tracé neuf entre Sartène et le col de Curali,
- . route à deux voies,
- . chaussée de 7 mètres avec deux accotements de 2 mètres, voire de 1 mètre dans les zones montagneuses,
- . statut de déviation d'agglomération pour les déviations,
- . carrefours plans,
- . catégorie de route : R 60.

• **Section Tour d'Olmeto - Bonifacio**

- . section aménagée.



CARTE DE LA RN 197



1
Aménagements de sécurité

2
Déviation de l'Île-Rousse

3
Section aménagée

4
Déviation de l'Ostriconi

5
Section aménagée

Légende

- En cours de travaux ou à programmer dans les 5 prochaines années
- Section aménagée
- A déclasser

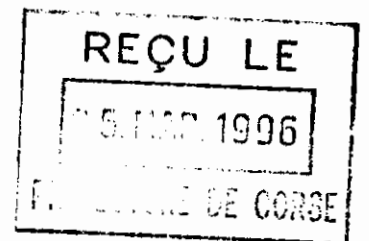
REÇU LE
25.MAR.1996
F. DE CORSE

R.N. 197

Lozari - Ponte-Leccia par le col de San Colombano

Une fois la route de l'Ostriconi achevée, cette route sera appelée à être déclassée dans la voirie départementale.

Au préalable, cet axe sera remis en état ; les travaux correspondants devront cependant rester en rapport avec le niveau de trafic supporté par cette route.



Calvi - Ponte-Leccia par l'Ostriconi**A****Diagnostic**Vitesses pratiquées :

Avec l'achèvement de la route de l'Ostriconi, les temps de parcours sur cet axe seront devenus acceptables.

Possibilités de dépassement :

Elles sont moyennes entre Calvi et Lozari et excellentes entre Lozari et Ponte-Leccia.

Capacité :

A l'horizon 2015, la section Calvi - Lozari sera proche de la saturation en été. Pour faire face à cette perspective, il convient d'organiser les accès en les regroupant et de dévier l'Île-Rousse dont la traversée présente en été de nombreuses difficultés.

Sécurité, environnement de la route :

La section Calvi-Lozari est critique sur le plan de la sécurité.

La traverse et l'entrée de Calvi sont des points noirs ainsi que les carrefours d'Algajola - Aregno.

Les secteurs de Corbara et de l'Île Rousse sont des zones rouges au sens de la sécurité routière, sur lesquelles on a dénombré plus de dix accidents au kilomètre en cinq ans.

L'aménagement de la traverse de Calvi et la déviation de l'Île-Rousse devraient améliorer la situation. Par ailleurs, le nombre important d'accès et le caractère périurbain de cette section sont les causes directes de ces résultats.

B**Parti d'aménagement à long terme**

La route entre Calvi et Ponte-Leccia étant quasiment aménagée avec ses caractéristiques définitives, le parti d'aménagement à long terme restera celui de la route actuelle :

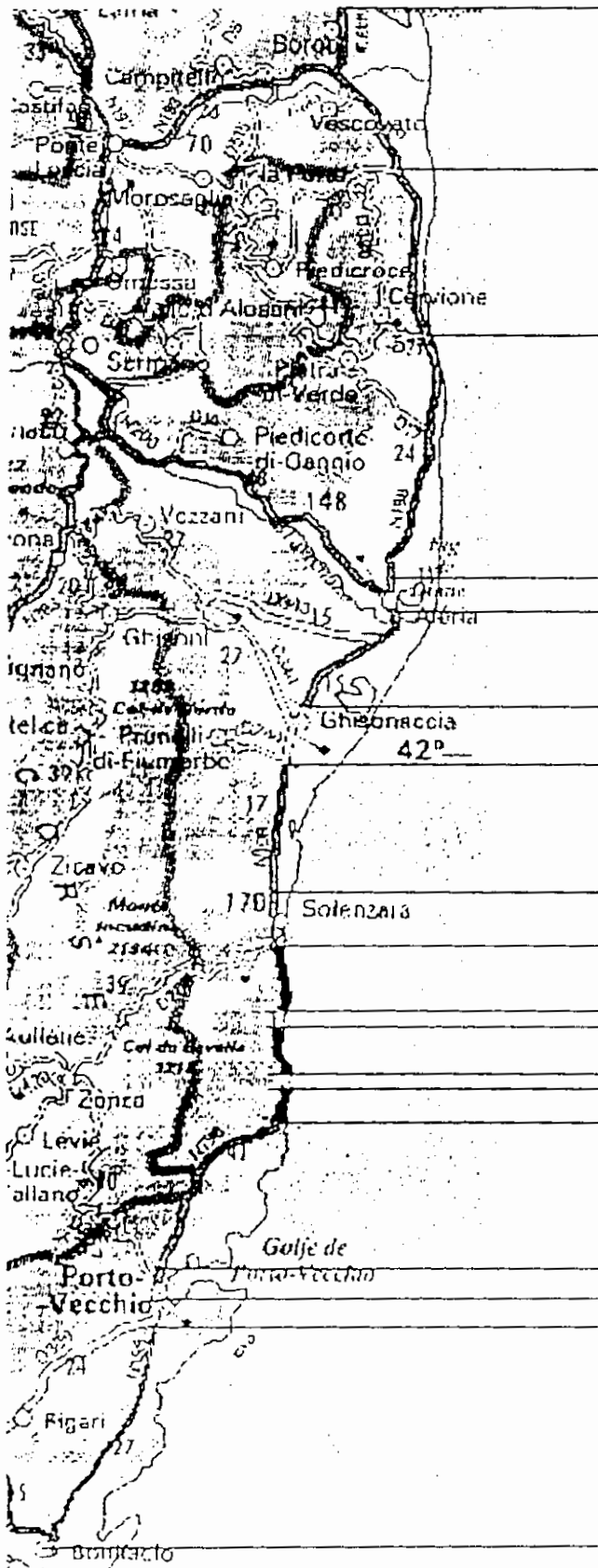
- . route à 7 mètres de chaussée,
- . carrefours plans,
- . catégorie de route : R60 et R80 entre Ogliaastro et Ponte-Leccia.

L'Île Rousse sera déviée par une route ayant les caractéristiques ci-dessus. Cette déviation aura le statut de déviation d'agglomération

Les études de sécurité à mener entre Calvi et Lozari préciseront les aménagements de sécurité à entreprendre, notamment en ce qui concerne les regroupements d'accès

REÇU LE**05. MAR. 1996****É. DE CORSE**

CARTE DE LA RN 198



- 1 Voie nouvelle à 2x2 voies entre Bastia et Follelli - partie sud
- 2 Voie nouvelle à 2x2 voies entre Follelli et Prunelle
- 3 Regroupement des accès et déviations localisées
- 4 Aménagement de la traversée d'Aléria
- 5 Regroupement des accès et déviations localisées
- 6 Déviation de Ghisonaccia
- 7 Regroupement des accès et déviations localisées
- 8 Déviation de Solenzara
- 9 Section aménagée
- 10 Aménagement de la traversée de Favone
- 11 Section aménagée
- 12 Aménagement de la traversée de Tarcu
- 13 Section aménagée
- 14 Déviations de Trinito, Laci et Sainto-Lucie
- 15 Déviation de Porto-Vecchio
- 16 Mise à 2x2 voies de la section de Porto-Vecchio - RD 859
- 17 Aménagements diversifiés

REÇU LE
5. MAR. 1996
 F. ... DE CORSE

Légende

En cours de travaux ou à programmer dans les 5 prochaines années

■ Section aménagée

A**Diagnostic**Vitesses pratiquées :

La géométrie de cette route est bonne et n'est pas un handicap pour les vitesses. Seules les traversées de certaines agglomérations et les insuffisances de capacité limitent la vitesse (cf : infra).

Possibilités de dépassement :

Elles sont bonnes au sud de Moriani. Au nord, le trafic et les zones urbanisées limitent les possibilités de dépassement.

Capacité

La RN 198 est aujourd'hui à la limite du seuil de saturation entre Casamozza et Foelli. En 2015, le seuil de saturation sera atteint à Prunete. La section comprise entre Prunete et Aléria supportera un trafic important. Il n'est pas possible d'affirmer aujourd'hui que ces sections ne seront pas également saturées.

Plus au sud la traversée de Ghisonaccia constitue un point dur en été.

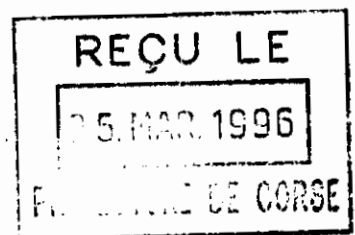
Enfin à l'horizon 2015, la section Porto-Vecchio - Fautea sera saturée.

Sécurité - environnement de la route

La RN 198 concentre environ la moitié des accidents du réseau national en Corse. Au nord, de Prunete à Casamozza se trouvent une succession de points noirs et de zones rouges qui correspondent principalement aux traversées des agglomérations.

Plus au sud, les difficultés recensées correspondent :

- au carrefour de la RD 52 à San Nicolao,
- à la traverse du hameau d'Alistro,
- au virage de Tallone,
- à la traverse d'Aleria,
- à la traverse de Ghisonaccia,
- à la traverse de Prunelli di Fiumorbu,
- à la traverse de Porto-Vecchio jusqu'au carrefour de la RD 859.

**B****Parti d'aménagement à long terme**

Les objectifs du parti d'aménagement à long terme sont les suivants :

- garantir la capacité de l'axe, voire l'augmenter là où elle est aujourd'hui insuffisante,
- dévier les agglomérations dont la traversée présente ou présentera des difficultés,
- supprimer les zones où l'insécurité est importante,
- dans les secteurs où la route actuelle est conservée, rendre compatible l'écoulement en toute sécurité d'un trafic de transit important, avec la desserte locale.

Le parti d'aménagement à long terme est le suivant :

• **Section Casamozza - Prunete**

- . déviation à 2x2 voies,
- . une première phase à deux voies pourra être envisagée si l'évolution du trafic le permet,
- . accès directs interdits,
- . rétablissements de communication dénivelés,
- . échanges dénivelés,
- . statut de route express,
- . catégorie de route : L100.

Le statut de route express sur la RN 198 entre Bastia et Prunete sera demandé sur l'ensemble de cette section, dans le cadre de l'enquête d'utilité publique des travaux de la section Folelli-Prunete.

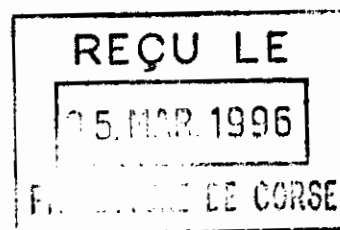
• **Section Prunete - Porto-Vecchio**

- . déviations à deux voies de Ghisonaccia, Solenzara, Sainte Lucie, Lecci, Trinité et Porto-Vecchio,
- . maintien des traversées d'Aléria, de Favone et de Tarcu,
- . ailleurs, soit les accès seront regroupés sur des carrefours plans aménagés, soit, lorsqu'ils sont trop nombreux, une déviation localisée sera réalisée ou une traversée d'agglomération sera délimitée par des dispositifs de ralentissement,
- . pour les déviations, chaussée de 7 mètres avec deux accotements de 2 mètres,
- . les carrefours seront plans : les giratoires seront réservés aux points d'échange justifiant un trafic important (1000 à 2000 véhicules par jour),
- . statut : de déviation d'agglomération pour les déviations,
- . catégorie de route : R80 et R60 entre Solenzara et Fautea.

• **Section Porto-Vecchio - Bonifacio**

- . aménagement à 2x2 voies entre la déviation de Porto-Vecchio et le carrefour de la RD 859,

Des études préciseront les hétérogénéités du parcours à supprimer et porteront également sur les carrefours dont le fonctionnement doit être amélioré.



CARTE DE LA RN 200



1 Rectification de virages

2 Elargissements et rectifications entre Pont de Piedicorte et la déviation du Fojo

3 Section aménagée

4 Elargissements et rectifications entre la déviation du Fojo et Casaperta

5 Section aménagée

Légende

En cours de travaux ou à programmer dans les 5 prochaines années

Section aménagée

REÇU LE
25. MAR 1996
PRÉFECTURE DE CORSE

A

Diagnostic

Vitesses pratiquées

Elles demeurent inférieures à 60 kilomètres/heure sur les sections non aménagées, du pont de Piedicorte et de la déviation du Fajo à Casaperta.

Possibilités de dépassement :

Elles sont inexistantes sur les sections non aménagées. Ailleurs, elles sont correctes.

Capacité :

Les sections non aménagées n'ont pas les caractéristiques adaptées à la circulation des véhicules modernes.

Sécurité :

Bien que les taux relatifs à l'insécurité soient importants, ils ne sont pas significatifs car ils portent sur un trafic très faible.

B

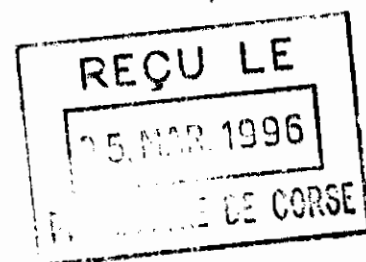
Parti d'aménagement à long terme

L'objectif du parti d'aménagement est de conférer à la RN 200 des caractéristiques homogènes et modernes sur toute sa longueur, en veillant à ménager des possibilités de dépassement grâce à une visibilité suffisante. Le temps de parcours après aménagement entre Aléria et Corté devrait se situer autour de 40 minutes.

Le parti d'aménagement est le suivant sur les deux sections restant à aménager :

- . route bidirectionnelle de 6 mètres de chaussée avec deux accotements d'un mètre,
- . carrefours plans,
- . catégorie de route : R60.

En outre, il sera entrepris la suppression de certains virages dangereux situés entre le pont d'Altiani et Corté



MISE EN ŒUVRE DU PARTI D'AMÉNAGEMENT À LONG TERME

A

Estimation du Parti d'aménagement à long terme

Le coût du parti d'aménagement, estimé à partir des autorisations de programme à affecter à compter de 1996 est d'environ 5,6 milliards de francs.

Il se répartit comme suit :

Millions de francs	Corse du Sud	Haute-Corse	Total	%
RN 193	975	1968	2943	53
RN 196	820		820	15
RN 197		50	50	1
RN 198	380	1210	1590	28
RN 200		180	180	3
TOTAL	2175	3408	5583	100

Le détail du coût par opération figure en annexe.

B

Modalités de financement

En reprenant l'hypothèse du plan de développement de la Corse d'une dépense pour les routes de 300 millions de francs par an, il peut être envisagé une ressource d'environ 6 milliards de francs sur 20 ans.

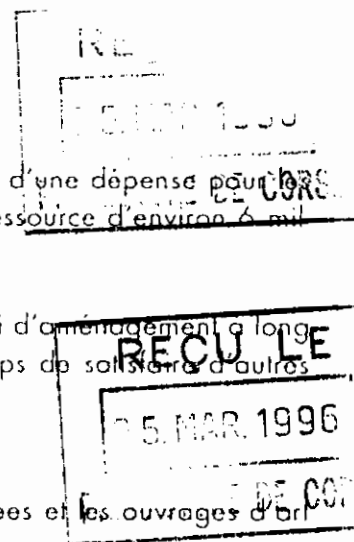
De plus, la part qui peut être affectée à la mise en œuvre du parti d'aménagement à long terme est inférieure à ce montant, car il convient dans le même temps de satisfaire d'autres besoins :

- l'entretien et le fonctionnement (chapitre 936),
- les grosses réparations notamment celles concernant les chaussées et les ouvrages d'art (chapitre 908.233 investissements de catégories C et D),
- les opérations de sécurité et l'aménagement des traversées (chapitre 908.233 investissements de catégorie B).

L'évaluation sommaire de l'ensemble de ces dépenses conduirait à un total de 1600 MF sur 20 ans, soit 80 millions de francs par an. Il restera dans cette hypothèse 220 millions de francs par an à consacrer aux investissements de capacité et de fluidité (catégorie A), qui sont ceux qui concourent à la mise en œuvre du parti d'aménagement à long terme.

En 20 ans, 4400 MF pourront donc être affectés à la réalisation du parti d'aménagement à long terme. A cette échéance, celui-ci serait réalisé à 80%. Il restera alors 5 ans pour son achèvement.

En conclusion, il est vivement souhaitable pour réaliser le parti d'aménagement à long terme dans des délais raisonnables, que le budget consacré aux routes soient égal ou proche de 300 millions de francs par an.



La satisfaction de cet objectif impose, outre la pérennisation au-delà de 1998-1999 des aides de l'Etat et de l'Union Européenne, d'accorder une priorité absolue au budget des routes dans les finances de la Collectivité Territoriale de Corse.

C Priorités pour la période 1996-2000

Durant les cinq prochaines années, les autres opérations que celles de catégorie A bénéficieront d'un financement supérieur à celui prévu en moyenne sur les vingt années à venir. En effet, certains grands projets ne mobiliseront pas immédiatement des financements ; de plus, il est nécessaire de remettre en état le réseau qui nous a été transféré.

C'est pourquoi il est envisagé une dépense de 570 MF en dehors des opérations de catégorie A, au lieu de 400 MF (5X 80 MF).

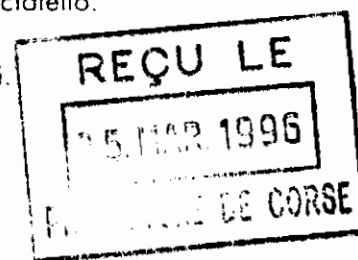
Le montant disponible pour les opérations de catégorie A est donc de 930 MF (5 x 300 MF - 570 MF).

Les crédits permettront de financer les opérations choisies chaque année dans un programme de **1115 MF** répondant aux objectifs ci-dessous.

• Le premier objectif du programme est d'achever les axes en cours d'aménagement, ainsi que les opérations dont les travaux ont déjà été inscrits au budget de la Collectivité Territoriale de Corse.

Les opérations concernées sont les suivantes :

- RN 193** . déviation de Francardo,
- RN 196** . pont d'Abra - Petreto,
. Pisciatello - Cauro qui permet d'améliorer une section proche d'Ajaccio en lui conférant de bonnes caractéristiques,
. mise à 2X2 voies entre Campo Dell'Oro et Pisciatello.
- RN 197** . achèvement de la route nouvelle de l'Ostriconi.
- RN 200** . pont de Piedicorte - Fajo,
. Fajo - Casaperta.



• Le deuxième objectif du programme est d'engager en travaux les axes Ajaccio - Corté - Bastia et Bastia - Bonifacio :

RN 193 En Corse-du-Sud, le confort et la vitesse sont les plus faibles entre Bocognano et le col de Vizzavona. Il est de ce fait proposé de réaliser la déviation de Bocognano.

En Haute-Corse, les vitesses pratiquées sur la section Corté - Sovéria sont faibles. De plus, l'aménagement de cette section couplé avec celui de la première tranche de la voie nouvelle entre Bastia et Folelli permettra d'obtenir un itinéraire complet de Bastia à Corté ayant des caractéristiques satisfaisantes.

La réalisation d'une première tranche de travaux de la voie nouvelle entre Bastia et Folelli s'impose compte-tenu de l'état de saturation de la RN 193 sur les communes de Borgo et de Lucciana. La première tranche envisagée comprend une déviation de Borgo et de Lucciana depuis Tragone jusqu'à Casamozza.

RN 196

Malgré l'amélioration des caractéristiques géométriques de la RN 196, les possibilités de dépassement entre Ajaccio et Propriano restent faibles. C'est pourquoi il est proposé la réalisation de créneaux de dépassement entre Cauro et le Col de Celaccia.

La traversée d'Olmotto présente de sérieuses difficultés liées à l'étroitesse de la voie et au manque de place de stationnement. Il est programmé d'engager la déviation d'Olmotto.

RN 198

La traversée de Ghisonaccia constitue un goulot d'étranglement en été. Il est proposé de retenir le financement d'une première tranche de cette déviation.

Le montant global des investissements se détaille ainsi :

RN 193**665 MF**

Sud Bocognano - pont de Sellola	180 MF
Corté - Soveria	230 MF
Déviations de Francardo	25 MF
Bastia - Folelli (1ère tranche)	200 MF
Route du front de mer à Bastia	30 MF

RN 196**230 MF**

Campo Dell'Oro - Pisciatello	90 MF
Pisciatello - Cauro	20 MF
pont d'Abra - Petreto	40 MF
créneaux de dépassement entre Cauro et le Col de Celaccia	30 MF
déviations d'Olmotto (1ère tranche)	50 MF

RN 197

Achèvement de la route nouvelle de l'Ostriconi **15 MF**

RN 198

Déviations de Ghisonaccia (1ère tranche) **50 MF**

RN 200**155 MF**

pont de Piedicorte - Fajo	75 MF
Fajo - Casapertola	80 MF

TOTAL**1.115 MF**

N.B. : Certaines estimations - faites à des stades d'études très préliminaires - sont susceptibles d'évoluer.

En ce qui concerne les études, elles devront être menées partout où la pression foncière et la multiplication des accès risquent de compromettre la réalisation du parti d'aménagement à long terme. Dans ces zones, les projets de la Collectivité Territoriale de Corse doivent acquérir la qualification de "projet d'intérêt général" prévue par le Code de l'urbanisme.

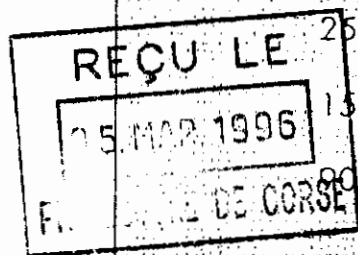
Il s'agit notamment des opérations situées entre Folelli et Porto-Vecchio sur la RN 198, de celles comprises entre Calvi et Lozari sur la RN 197, de l'aménagement entre Socordis et Carazzi sur la RN 193 et enfin de la déviation de Propriano.

Annexes



MISE EN ŒUVRE DU PARTI D'AMÉNAGEMENT À LONG TERME

OPERATIONS	ESTIMATIONS (MF)
RN193	
- Mise à 2x2 voies de la section Socordis Mezzana	195
- Déviation à 2 voies entre Mezzana et Carazzi	165
- Section Carazzi - Bocognano (non compris la déviation de Bocognano)	110
- Section Bocognano - pont de Sellola	180
- Section pont de Sellola - gare de Vizzavona (y compris tunnel de Vizzavona)	650
- Déviation de Tattone	25
- Déviation de Vivario	340
- Déviation de Venaco	330
- Section Corté - Sovéria	230
- Déviation de Francardo	25
- Barreau RN 193 - RN 197 à Ponte-Leccia	15
- Créneaux de dépassement entre Ponte-Leccia et Casamozza et déviation de Funtanone	80
- Opérations de sécurité entre Soveria et Casamozza	20
- Voie nouvelle entre Bastia et Folelli - partie nord	400
- Liaison Furiani - Bastia	part CTC : 140 (Total des travaux : 200 MF)
- Section carrefour du cimetière - Carrefour Nogues	part CTC : 28 (Total des travaux : 40 MF)
TOTAL RN 193	2943



NB : S'agissant des opérations pour lesquelles des crédits ont déjà été inscrits, l'estimation ne porte que sur les autorisations de programme restant à voter.

MISE EN ŒUVRE DU PARTI D'AMÉNAGEMENT À LONG TERME

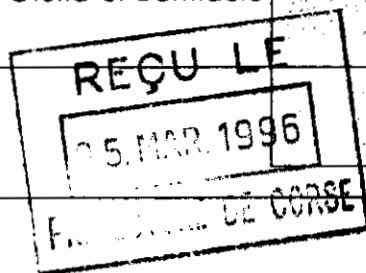
OPERATIONS	ESTIMATIONS (MF)
RN196	
- Mise à 2x2 voies de la section Campo - Pisciatello	90
- Section Pisciatello - Cauro	20
- Créneaux de dépassement entre Cauro et le Col de Cellacia	30
- Section pont d'Abra - Petreto	40
- Déviation d'Olmetto	160
- Déviation de Propriano	120
- Déviation de Sartène	90
- Section Sartène - Roccapino	270
TOTAL RN 196	820

OPERATIONS	ESTIMATIONS (MF)
RN197 - RN 1197	
- Achèvement de la route de l'Ostriconi	15
- Déviation de l'Île-Rousse	35
TOTAL RN 197 - RN 1197	50

REÇU LE
25 SEP 1986
 SERVICE DE LA ROUTE

MISE EN ŒUVRE DU PARTI D'AMÉNAGEMENT À LONG TERME

OPERATIONS	ESTIMATIONS (MF)
RN198	
- Voie nouvelle entre Bastia et Folelli - <i>partie nord</i>	350
- Voie nouvelle entre Folelli et Prunete	530
- Section Prunete - Ghisonaccia	140
- Déviation de Ghisonaccia	100
- Section Ghisonaccia - Solenzara	90
- Déviation de Solenzara	90
- Aménagement à 2 voies entre Fautea et Porto-Vecchio	210
- Mise à 2x2 voies de la section Porto-Vecchio RD 859	60
- Aménagement de sécurité entre Santa Giulia et Bonifacio	20
TOTAL RN 198	1590

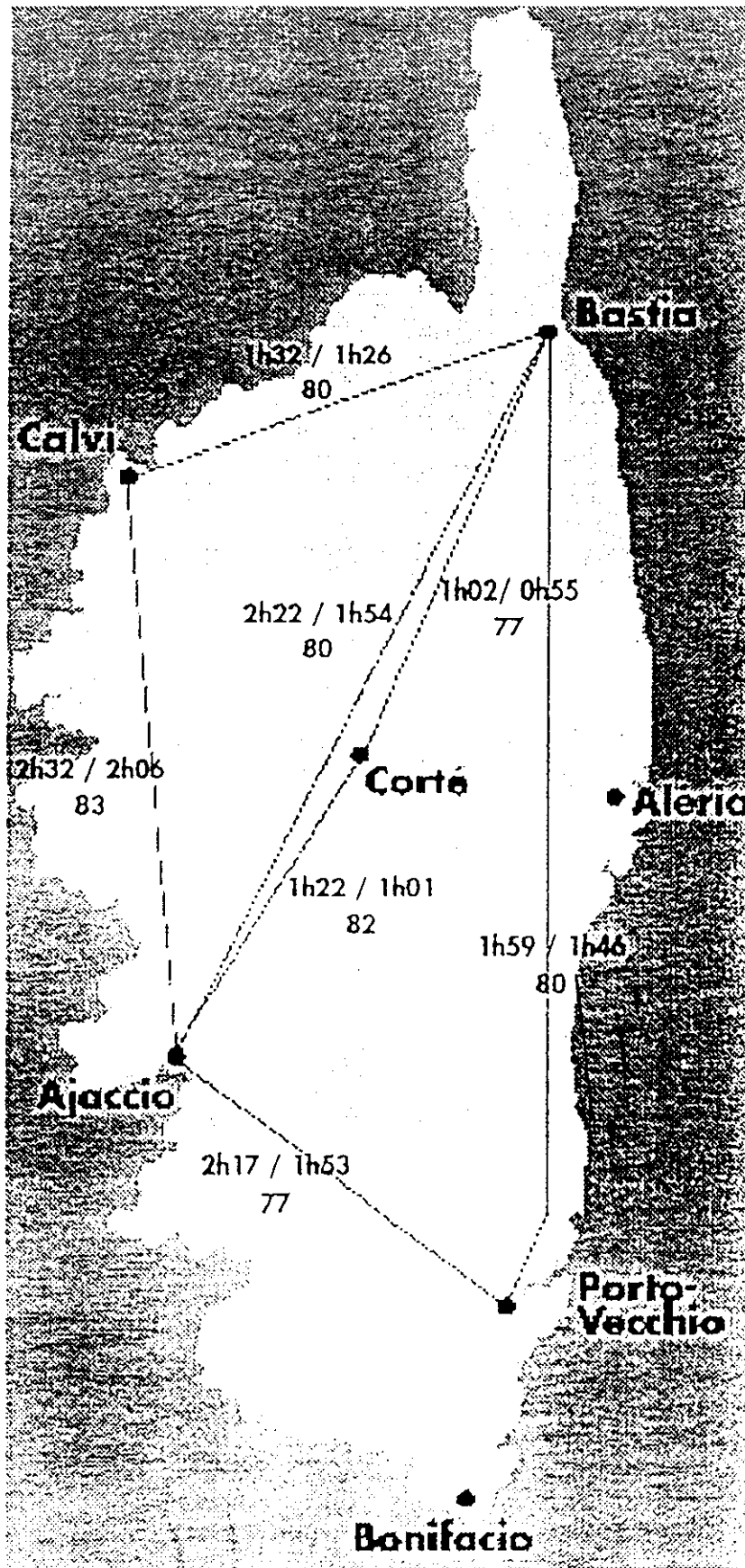


OPERATIONS	ESTIMATIONS (MF)
RN200	
- Aménagements localisés entre Cortè et pont de Piedicorte	25
- Section pont de Piedicorte - Déviation du Fajo	75
- Section déviation du Fajo - Casaperta	82
TOTAL RN 200	182

OPERATIONS	ESTIMATIONS (MF)
Total RN 193	2943
Total RN 196	820
Total RN 197 - RN 1197	50
Total RN 198	1590
Total RN 200	182
TOTAL GÉNÉRAL	5585

REÇU LE
 25. MAR. 1996
 F. J. DE CORDE

TEMPS DE PARCOURS



RECULE
5 MAR. 1996

LE
1996
CORSE

Légende

Temps de parcours
avant / après
aménagement

Vitesse moyenne
après aménagement