

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 03/383 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE APPROUVANT L'ACTUALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR DES ROUTES NATIONALES DE CORSE, AINSI QUE LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT DES OPERATIONS D'INFRASTRUCTURES PRESENTEES LORS DE LA SEANCE D'INFORMATION DU 15 SEPTEMBRE 2003

SEANCE DU 19 DECEMBRE 2003

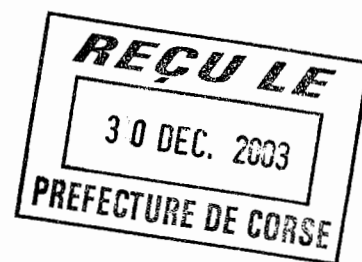
L'An deux mille trois, et le dix neuf décembre, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. José ROSSI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

BUCCHINI Dominique, CASTA Pierre-Jean, CIABRINI Jean-Marc, CICCADA Vincent, CROCE Laurent, FERRANDI Jules-Laurent, FRANCESCHI Henri, GRISONI Marie-Thérèse, GUERRINI Simone, LUCIANI Paul-Antoine, MARCHIONI François-Xavier, MATTEI-FAZI Joselyne, MOZZICONACCI Madeleine, PATRIARCHE Paul, ROMITI Gérard, ROSSI José, RUAULT Paul, SIMEONI Marcel, SISCO Henri, TOMA Jean-Toussaint, VINCIGUERRA Marie-Jean

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. ANTONA Joseph à M. FRANCESCHI Henri
M. CHAUBON Pierre à M. MARCHIONI François-Xavier
M. JALPI Jean à Mme GUERRINI Simone
M. MOTRONI Jean à M. CIABRINI Jean-Marc
M. MURACCIOLI Martin à M. VINCIGUERRA Marie-Jean
M. PIERI Pierre-Timothee à Mme GRISONI Marie-Thérèse
M. QUASTANA Paul à M. CICCADA Vincent
M. RICCI Dominique à M. CASTA Pierre-Jean
M. SANTINI Ange à M. RUAULT Paul
M. VERSINI Sauveur à Mme MATTEI-FAZI Joselyne



ETAIENT ABSENTS : Mmes et MM.

ALBERTINI Jean-Louis, ALESSANDRINI Alexandre, ALLEGRINI-SIMONETTI Marie-Dominique, BOSCHI-ANDREANI Marie-Jeanne, CECCALDI Pierre-Philippe, CHIARELLI Joseph, COLONNA Jean-Charles, FELICIAGGI Robert, FILIPPI César, GALLETTI François, GANDOLFI-SCHEIT Sauveur, GERONIMI Jean-Valère, LANFRANCHI Mireille, LUCIANI Toussaint, PERETTI Philippe, PIETRI Don Pierre, RIOLACCI François-Xavier, SINDALI Antoine, STEFANI Michel, TALAMONI Jean-Guy.

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'État,
- 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** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- VU** la délibération n° 95/134 AC de l'Assemblée de Corse du 22 décembre 1995 approuvant le schéma directeur des routes nationales de Corse,
- SUITE** à la séance d'information de l'Assemblée de Corse en date du 15 septembre 2003,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique,

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE les principes d'aménagement des opérations suivantes :

- RN. 193 - RN. 194 : Rcade d'AJACCIO.
- RN. 193 : Contournement de BASTIA.
- RN. 196 : Déviation de CASALBRIVA et d'OLMETO.
- RN. 196 : Déviation de SARTENE et aménagement entre SARTENE et ROCCAPINA.
- RN. 196 : Déviation de CAURO.
- RN. 193 : Liaison RN. 193 - RN. 200.
- RN. 193 : Déviation de TATTONE et VIVARIO.
- RN. 193 : Aménagement entre BOCOGNANO et TATTONE avec le franchissement du Col de VIZZAVONA.

ARTICLE 2 :

ACTUALISE en conséquence le schéma directeur des routes nationales de Corse en y intégrant ces opérations avec les caractéristiques de leurs principes d'aménagement.



ARTICLE 3 :

APPROUVE la politique d'amélioration des conditions de fluidité du réseau par la création de créneaux de dépassement et la dénivellation de carrefours aux abords des agglomérations d'AJACCIO et de BASTIA et intègre ces opérations dans l'actualisation du schéma directeur des routes nationales de Corse.

ARTICLE 4 :

APPROUVE le principe de la prise en charge par la Collectivité Territoriale de Corse de la maîtrise d'ouvrage des deux rocadés urbaines d'AJACCIO et de BASTIA.

ARTICLE 5 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à conduire les procédures réglementaires en vue de la poursuite des études des opérations concernées qui feront l'objet d'une approbation ultérieure de l'Assemblée de Corse au cas par cas.

ARTICLE 6 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à poursuivre les investigations techniques de faisabilité avant débat national pour l'aménagement de la RN. 193 entre BOCOGNANO et TATTONE.

ARTICLE 7 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à lancer les procédures de marché nécessaires à la poursuite des études pour les opérations concernées.

ARTICLE 8 :

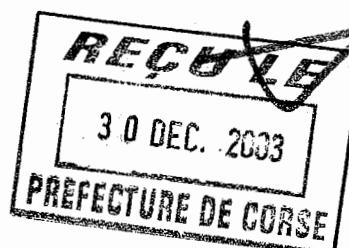
La présente délibération qui pourra être diffusée partout où besoin sera, fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

AJACCIO, le 19 décembre 2003

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Pour le Président du Conseil Exécutif
et en Délégation
Le Secrétaire Général de l'Assemblée

Serge TOMI



José ROSSI

ANNEXE

REÇU LE
3 0 DEC. 2003
PREFECTURE DE CORSE

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**ACTUALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR DES ROUTES
NATIONALES DE CORSE
PAR VALIDATION DES PRINCIPES D' AMENAGEMENT
D'OPERATIONS NOUVELLES**

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse une actualisation du schéma directeur des routes nationales de Corse par validation des principes d'aménagement d'opérations nouvelles.

La réunion d'information tenue le 15 septembre 2003 a permis, dans un premier temps, de dresser l'état d'avancement du schéma directeur des routes nationales de Corse adopté par l'Assemblée de Corse le 22 décembre 1995 puis, dans un deuxième temps, de présenter des opérations nouvelles.

La validation par l'Assemblée de Corse des principes d'aménagement de ces opérations nouvelles entraînera l'actualisation du schéma directeur.

Tel est l'objet du présent rapport.

Chacune des opérations fera ultérieurement l'objet d'une présentation pour approbation par l'Assemblée de Corse, au cas par cas, selon les modalités habituelles à notre Collectivité Territoriale.

1 - OPERATIONS CONCERNEES

Les opérations concernées sont les suivantes :

- Maîtrise d'ouvrage des rocade urbaines
 - RN 193 contournement de Bastia
 - RN 193 - RN 194 Rocade d'Ajaccio
- RN 196 - Déviation de Casalabriva et d'Olmeto
- RN 196 - Déviation de Sartène et aménagement entre Sartène et Roccapina
- RN 196 - Déviation de Cauro
- RN 193 - Liaison RN 193 - RN 200
- RN 193 - Déviation de Tattone et Vivario
- Aménagement de la RN 193 entre Bocognano et Tattone avec le franchissement du col de Vizzavona
- Amélioration des conditions de fluidité du réseau par :
 - Création de créneaux de dépassement
 - Franchissement dénivelé de carrefours giratoires

Au sein de ces opérations certaines ne figuraient pas explicitement dans le schéma directeur adopté le 22 décembre 1995 : c'est le cas des rocade urbaines d'Ajaccio et de Bastia, de la liaison RN 193 - RN 200, de la déviation de Cauro.

Les autres y figuraient mais avec des caractéristiques nettement moins ambitieuses (en particulier l'absence de tunnels) : déviation de Casalabriva et d'Olmeto, déviation de Sartène et aménagement entre Sartène et Roccapina, déviation de Tattone et Vivario, aménagement de la RN 193 entre Bocognano et Tattone avec le franchissement du Col de Vizzavona, créneaux de dépassement et franchissement dénivelé des carrefours giratoires.

C'est la raison pour laquelle l'actualisation du schéma directeur des routes nationales de Corse vous est proposée.

2 - MAITRISE D'OUVRAGE DES ROCADES URBAINES D'AJACCIO ET DE BASTIA

Pour assurer la mise en œuvre du Plan Exceptionnel d'Investissement et du Contrat de Plan, il est proposé à la Collectivité Territoriale de Corse d'assurer la maîtrise d'ouvrage des rocales urbaines d'Ajaccio et de Bastia.

Je vous propose d'accepter le principe de la prise en charge par la Collectivité Territoriale de Corse de cette maîtrise d'ouvrage en retenant pour ces deux opérations les principes d'aménagement ci-dessous :

2-1 - RN 193/194 - ROCADE D'AJACCIO

- **OBJET** : Amélioration de la fluidité de la circulation sur les pénétrantes principales d'Ajaccio (cours Napoléon et route des Sanguinaires) par la réalisation d'une voie nouvelle en rocade de l'agglomération.

- **CARACTERISTIQUES** :

Longueur de section traitée : 6,3 Km

- Pente maximale de 7,5 %
- Réalisation d'une déviation vers la route des sanguinaires de 4 500 m avec 2 grands tunnels et mise à 2x2 voies de la section existante de 1 900 m avec dénivellation des principaux carrefours.
- Les tunnels seront du gabarit dit pompiers permettant la circulation des véhicules de secours, des véhicules légers, des véhicules utilitaires de dimensions moyennes. En revanche les poids lourds de grande hauteur et les transports de matières dangereuses en seront exclus en raison du surcoût que leur prise en charge induirait.

- **CALENDRIER** :

Prévision d'ouverture enquête préalable à la DUP :

2005 pour la section en tracé neuf

Prévision de début des travaux :

2005 pour la mise à 2x2 voies

Périmètre d'études mis en place.

- **COÛT** : 160 M€

- **FINANCEMENT** :
(PEI - 2ème Tranche)

- 30% Collectivité Territoriale de Corse
- 70% Etat

2-2 - RN 193 - CONTOURNEMENT DE BASTIA

- **OBJET** : Amélioration de la fluidité et de la sécurité de la circulation dans l'agglomération de Bastia et augmentation de la capacité de transit en dotant Bastia d'un itinéraire alternatif et désengorgeant la sortie du port de Bastia.
- **CARACTERISTIQUES** :

Longueur de la voie nouvelle : environ 5 Km

- Profil en travers : 2 voies de 3.5 m
- Echanges : dénivelés et giratoires
- Tunnels sur 3,4 Km
- Les tunnels seront, ici également, au gabarit pompiers.

- **CALENDRIER** :

Périmètre d'études mis en place.

- **COÛT** : 150 M€

- **FINANCEMENT** :

(P.E.I. 2ème tranche)

- 30 % Collectivité Territoriale de Corse
- 70 % Etat

3 - RN 196 - DEVIATION DE CASALBRIVA ET D'OLMETO

- **OBJET** : Modernisation et amélioration de la fluidité de l'axe Ajaccio-Bonifacio. Amélioration de la traversée de Casalabriva et suppression du point singulier que constitue la circulation alternée pour la traversée d'Olmeto.
- **CARACTERISTIQUES** :

Longueur de section : 14 Km environ

- Création d'un tunnel d'environ 900 mètres sous le Col de Celaccia.
- Réalisation de deux points d'échange sur RD.

- **CALENDRIER** :

Prévision d'ouverture enquête préalable à la DUP : 2^{ème} semestre 2005

Prévision pour arrêté d'utilité publique : 2006

Prévision début des travaux : 2008

Prévision de mise en service : 2012

- **COÛT** : 110 M€

- **FINANCEMENT** :

(PEI 2^{ème} tranche)

- 30% Collectivité Territoriale de Corse
- 70% Etat

4 - RN 196 - DEVIATION DE SARTENE ET AMENAGEMENT ENTRE SARTENE ET ROCCAPINA

- **OBJET** : Modernisation de l'axe Ajaccio - Bonifacio entre Sartène et Bocca di Corali.

- **CARACTERISTIQUES** :

Longueur de section : 16,12 Km

- Création d'une déviation de Sartène avec un tunnel d'environ 450 mètres sous Bocca Albitrina
- Réaménagements soit de la RN, soit de la RD 48, soit en partie des deux et création d'une nouvelle desserte du site de Cauria
- Projet intégrant 6 créneaux de dépassement sur un linéaire total d'environ 6 000 mètres

- **CALENDRIER** :

Concertation (L 300-2) :	mai 2003
Prévision d'ouverture enquête préalable à la DUP :	2005
Prévision pour Arrêté d'utilité publique :	fin 2005
Projet - DCE :	2005
Prévision de début des travaux :	2007
Prévision de mise en service :	2013

- **COÛT** : 70 M€

- **FINANCEMENT** :

(P.E.I. 2ème tranche)

- 30 % Collectivité Territoriale de Corse
- 70 % Etat

5 - RN 196 - DEVIATION DE CAURO

- **OBJET** : Amélioration de la fluidité de l'axe Ajaccio-Bonifacio et la traverse de Cauro pour construction d'une déviation en tracé neuf.

- **CARACTERISTIQUES** :

Longueur de la section traitée : 1,7 Km environ

- Pente maximale 7 %
- Pont d'environ 50 m
- Réalisation de deux carrefours

- **CALENDRIER** :

Prévision d'ouverture enquête préalable à la DUP :	fin 2004
Prévision de début des travaux :	3 ^{ème} trimestre 2006

Prévision de mise en service :

juin 2009

- **COÛT** : 9,5 M€
- **FINANCEMENT** :

(PEI - 2^{ème} tranche)

- 30% Collectivité Territoriale de Corse
- 70% Etat

6 - RN 193 - LIAISON RN 193 / RN 200

- **OBJET** : Création d'un nouvel itinéraire entre la RN 193 (Pont du Vecchio) et la RN 200 facilitant la traverse du village de Venaco en assurant sa desserte vers la plaine orientale.
- **CARACTERISTIQUES** :

Longueur : 8 000 m

- Profil en travers : 2 voies de 3,5 m avec accotements latéraux de 2 m
- Création de carrefours : 3 plans ou giratoires (1 tunnel de 250 m et 2 ponts de 180 et 100 m)
- Un tunnel de 250 m et 2 ponts de 180 et 100 m

- **CALENDRIER** :

Prévision d'ouverture enquête préalable à la DUP : mi 2006

Prévision du début des travaux : fin 2007

Prévision de mise en service : 2012

- **COÛT** : 60 M€
- **FINANCEMENT** :

(P.E.I. 2^{ème} tranche)

- 30 % Collectivité Territoriale de Corse
- 70 % Etat

7- RN 193 - DEVIATION DE TATTONE ET VIVARIO

• **OBJET** : Création d'une voie nouvelle pour améliorer les temps de parcours et la traverse du village de Vivario.

- **CARACTERISTIQUES** :

- Profil en travers : 2 voies + créneau de dépassement
- 4 carrefours plans
- 1 tunnel de 450 m - Longueurs des ouvrages d'art : 530 m

- **CALENDRIER** :

Concertation (L300-2) :

septembre 2001

Prévision d'ouverture enquête préalable à la DUP :	2006
Prévision du début des travaux :	2008
Prévision de mise en service :	2012

- **COÛT : 42 M€**

- **FINANCEMENT :**

(P.E.I. 2ème tranche)

- 30 % Collectivité Territoriale de Corse
- 70 % Etat

8- RN 193 - AMENAGEMENT ENTRE BOCOGNANO ET TATTONE AVEC LE FRANCHISSEMENT DU COL DE VIZZAVONA

- **ETAT ACTUEL**

Le tracé actuel présente de nombreux inconvénients pour les usagers :

- Importance des dévers transversaux (jusqu'à 15 %)
- Equipements de sécurité hétérogènes
- Conditions de dépassement très difficiles engendrant des comportements à risque
- Conditions de circulation difficiles en hiver (20 jours de neige et 40 jours de verglas en moyenne sur 5 mois)
- Interventions difficiles des équipes de déneigement
- Absence d'itinéraire de délestage
- Environnement de route de montagne

- **COMPARAISON DES SOLUTIONS :**

Quatre types de solutions ont été examinés :

- Un aménagement sur place,
- Un tunnel moyen de 3 Km,
- Trois variantes d'un tunnel long de 3,5 à 3,7 Km,
- Un tunnel jumelé avec tunnel ferroviaire de 4,950 Km.

1. ASP (aménagement sur place)

- Faisabilité du tunnel principal difficile
- Conditions hivernales inchangées : légère amélioration en phase d'exploitation compte tenu des renforts des moyens et des traitements programmés
- Travaux sous circulation difficiles, fortes gênes aux usagers (au moins 6 ans)
- Absence d'itinéraire de délestage
- Problème de mise en dépôt des matériaux excédentaires
- Gains de temps limités

⇒ Avantages procurés limités par rapport à l'importance de l'aménagement.

2. Tunnels :

Les différentes variantes de tunnels doivent intégrer les caractéristiques et contraintes suivantes :

- Géométrie (pente et rampe, tracé en plan, accès aux têtes)
- Ventilation (Fonction. de la longueur et fonction. Option Matières Dangereuses, galerie d'évacuation)
- Equipements d'exploitation et de sécurité (alimentation électrique, éclairage, signalisation...)
- Système et niveau de surveillance, degré d'exploitation
- Méthodes constructives (traditionnel, tunnelier, accès, zone de dépôt)
- Délai de réalisation, dispositions constructives des têtes, usine de ventilation.

2-1 Tunnel moyen :

- Travaux sous circulation côté sud (évacuation des matériaux sous circulation)
- Problème de dépôt des matériaux excédentaires coté Ajaccio
- Difficultés techniques importantes pour l'attaque de la tête sud du tunnel (viaduc provisoire et travaux de préparation importants)

Impact sur la zone naturelle de l'Agnone incompatible avec la vocation écologique et touristique du site.

2-2 Tunnel long : trois variantes ont été examinées :

2.2.1 Tunnel long solution A

- Impacts limités sur l'environnement
- Impact sur le bâti côté Vizzavona (protection à prévoir)
- Pente du tunnel égale à 3% (moins sécurisant)
- Différence d'altimétrie entre les deux têtes
- Couverture faible du tunnel sous le torrent de l'Agnone
- Terrain hétérogène peu favorable côté Nord (dépôt fluviocalcaire)
- Complexité technique (tête sud en zone d'éboullis)
- Amenée et évacuation des matériaux par la voie ferrée (faible gêne aux usagers)
- Installation de chantier facilitée
- Existence de zones de dépôt

2-2-2 Tunnel long Solution B :

- Forte rampe côté nord (>8%)
- Pente du tunnel à 3% (moins sécurisant)
- Différence d'altimétrie entre les deux têtes
- Complexité technique (tête sud en zone d'éboullis)
- Impacts sur l'environnement limités
- Possibilité d'évacuer les matériaux par la voie ferrée

- Gêne limitée sur la circulation de RN 193
- Installation de chantier facilitée
- Existence de zones de dépôt

2-2-3 Tunnel long Solution C :

- Tracé en plan et profil en long globalement améliorés
- Rampe importante (8 à 10 %) pour accéder au tunnel
- Pente de tunnel à 1% (sécurisant)
- Tête de tunnel au même niveau d'altimétrie
- Attaque de tunnel côté nord difficile (mais possibilité d'une attaque côté sud pente 1%)
- Zones de dépôt difficile à trouver

2-3 Tunnel jumelé avec le tunnel ferroviaire :

- Tracé et profil en long favorable
- Très bonne intégration dans le site
- Jumelage avec le tunnel de la voie ferrée : double intérêt en terme d'exploitation et de sécurité
- Réduction des risques et des aléas pour le creusement du tunnel
- Reconnaissance des études géologique et géotechnique facilitée
- Longueur supérieure à 5 Km utilisation d'un tunnelier
- Durée réduite des travaux (3 à 4 ans)
- Conditions de circulation en hiver fortement améliorées

CONCLUSION :

L'option ASP ne répond pas totalement aux objectifs de sécurité, fiabilité et confort de l'utilisateur, elle présente par ailleurs de forts inconvénients :

- ◆ Impact paysager très lourd
- ◆ Travaux sous circulation présentant des dangers pour les usagers
- ◆ Alternats de longue durée pendant une période de plusieurs années
- ◆ Risque de fermeture totale de l'itinéraire
- ◆ Rentabilité globale de l'investissement relativement faible

L'option Tunnel jumelé avec le tunnel ferroviaire (250 M€)

- ◆ Répond aux objectifs
- ◆ Ne permet pas de s'affranchir totalement du service hivernal
- ◆ Présente un impact environnemental minimal (travaux réalisés hors circulation)
- ◆ Rentabilité de l'investissement par mise en sécurité de l'actuel tunnel ferroviaire

En conséquence, il semble éminemment souhaitable d'une part, de poursuivre les investigations techniques de faisabilité avant débat national, et d'autre part, d'engager la réalisation d'aménagements ponctuels sommaires d'attente.

RN 193 - Aménagement entre Bocognano et Tattone et franchissement du Col de Vizavona

COMPARAISON DES SOLUTIONS
(caractéristiques)

	ASP Aménagement sur place	Tunnel moyen	Tunnel Long A	Tunnel Long B	Tunnel Long C	Tunnel Long Jumelé / Ferroviaire
Longueur totale	6,55 Km	6,00 Km	5,55 Km	5,85 Km	5,975 Km	6,8 Km
Longueur tunnel	440 m	3,00 Km	3,50 Km	3,65 Km	3,70 Km	4,950 Km
Longueur cumulée viaducs	365 m	-	320 m	320 m	-	-
Terrassements - Déblais - Remblais	288 000 m ³ 875 000 m ³	651 000 m ³ 68 000 m ³	344 000 m ³ 65 500 m ³	221 000 m ³ 31 765 m ³	224 000 m ³ 30 000 m ³	290 000 m ³ 30 000 m ³
Durée des travaux	6 ans (sous circulation)	6 ans	6 ans	6 ans	6 ans	3 ans
COÛT (HT)	98 M €	198 M €	253 M €	253 M €	230 M €	250 M €

9 - AMELIORATION DES CONDITIONS DE FLUIDITE DU RESEAU

En complément de la réalisation des grandes opérations d'investissement pour la modernisation du réseau d'une part, et des aménagements ponctuels de sécurité d'autre part (carrefours et traverses d'agglomérations), il semble opportun d'intensifier la politique d'amélioration des conditions de fluidité du réseau.

Celle-ci consiste à généraliser sur l'ensemble du réseau, la création de créneaux de dépassement et à déniveler les carrefours giratoires aux abords des grandes agglomérations de Bastia et Ajaccio.

Ces opérations, de moindre ampleur que les grandes opérations d'investissement, permettront cependant d'améliorer très sensiblement, progressivement et assez rapidement le niveau de confort et de sécurité du réseau pour l'utilisateur, tout en assurant un niveau minimal et continu d'activité pour les entreprises.

9-1 - CREATION DE CRENEAUX DE DEPASSEMENT

Un recensement des différentes possibilités de création de créneaux a été effectué sur l'ensemble du réseau (cf. tableau ci-contre). Cette politique vise à terme un aménagement du réseau avec un créneau de dépassement environ tous les 5 Km en zones sinueuses présentant de fortes pentes, et tous les 10 Km dans les secteurs plus plats et moins sinueux.

En fonction de leur localisation, de l'échéancier de réalisation, de la morphologie des sites et du linéaire disponible, ces aménagements seront réalisés :

- en simple créneau à 2+1 voies dans un seul sens de circulation soit en voie montante ou descendante,
- en double créneau à 2+1 voies alternativement dans les deux sens de circulation,
- voire plus rarement à 2x2 voies, de manière à offrir des conditions optimales de dépassement quelque soit le sens de circulation.

Sur la base du recensement effectué et d'un ratio kilométrique calculé à partir des opérations en cours, cette politique peut être estimée à environ 150 M€.

Les travaux seraient réalisables dans les 15 années à venir, sur la durée du Plan Exceptionnel d'Investissement.

9-2 - FRANCHISSEMENT DENIVELE DE CARREFOURS GIRATOIRES

Si sur les grands itinéraires de transit, l'amélioration des conditions de fluidité passe par l'aménagement de créneaux, il n'en est pas de même aux abords immédiats des agglomérations de Bastia et d'Ajaccio dont la desserte est déjà aménagée en 2x2 voies.

Il convient alors de procéder au franchissement dénivelé des carrefours giratoires précédemment aménagés.

Les sept ouvrages suivants sont susceptibles de faire l'objet de ces aménagements pour un coût estimatif de 35 M€ :

- Bastia : Carrefours de Montesoro, de la ZI de Furiani, de Casatorra et échangeur de Rassignani ;
- Ajaccio : Carrefours de Campo dell'oro, de B3 et de Socordis.

POSSIBILITES DE CREATION DE CRENEAUX DE DEPASSEMENT

RN 193

Socordis-Carazzi 1	1.2 Km
Socordis-Carazzi 2	1.5 Km
Pont d'Ucciani	1.9 Km
Tavera	0.8 Km
Bocognano Sud	1.0 Km
Déviation Bocognano 1	1.0 Km
Déviation Bocognano 2	1.0 Km
Muri-Vizzavona	0.9 Km
Montée de Vivario	1.4 Km
Col de Granaghja Sud	1.0 Km
Col de Granaghja Nord	0.9 Km
Campo Rosso	2.4 Km
Campu Longu	1.5 Km
Vergaghiu	1.0 Km
	17.5 Km

RN 198

Accès sud Balistra	2.3 Km
Conti sud	3.0 Km
Trinité sud	1.0 Km
Trinité Nord	1.0 Km
Lecci Nord	1.2 Km
Ste Lucie sud	1.5 Km
Ste Lucie nord	1.5 Km
Canedda sud	1.0 Km
Solenzara sud	1.0 Km
Solenzara nord	0.8 Km
Base Solenzara	2.3 Km
Casabianda	1.6 Km
Linguizetta	2.0 Km
San Giuliani	0.7 Km
Alesani	0.7 Km
	21.6 km

RN 197

Sant' Ambroggio 1	0.6 Km
Sant' Ambroggio 2	1.2 Km
Davia	1.1 Km
Monticello 1	0.8 Km
Monticello 2	0.8 Km
Lozari	1.1 Km

RN 1197

Col de Sambuchetta	3.0 Km
Ostriconi	2.0 Km
	10.6 Km

RN 196

Pisciatello-Cauro 1	1.0 Km
Pisciatello-Cauro 2	1.0 Km
Déviation de Cauro	1.1 Km
Usine St-Georges	1.5 Km
Col St-Georges sud	1.5 Km
Grosseto Nord	1.2 Km
Grosseto Sud	1.5 Km
Zigliara	1.8 Km
Déviation Abra	1.5 Km
Petreto-Bicchisano	1.4 Km
Casalabriva	1.3 Km
Olmeto	0.8 Km
Vigna Maggiore	0.9 Km
Déviation de Propriano nord	1.0 Km
Déviation de Propriano sud	0.4 Km
Carrière de Propriano	0.9 Km
Carrefour ZA Propriano	0.9 Km
Sartène-Ortolo	2.2 Km
Coralli-Roccapina	1.5 Km
Tour d'Olmeto	1.4 Km
Port de Figari	1.0 Km
Tonnara	0.9 Km
	26.7 Km

Soit 59 créneaux totalisant une longueur de 76.4 Km