

# **COMMISSION PERMANENTE**

REUNION DU 27 JUIN 2024

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

**APPROVU DI L'OPERAZIONE DI RIQUALIFICAZIONE DI**  
**L'ANZIANA RD 464, DETTA "STRADA IMPERIALE"**

**APPROBATION DE L'OPÉRATION DE REQUALIFICATION**  
**DE L'EX. RD 464, DITE "ROUTE IMPÉRIALE"**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

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

Le présent rapport vise à soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse l'autorisation de lancer la procédure de concertation préalable à l'opération de requalification de l'ex. RD 464, dite « Route Impériale », sur les communes de Furiani et de Biguglia.

Cette procédure de concertation s'inscrit en application de l'article 7 de la Charte Constitutionnelle de l'Environnement, des articles L. 121-1-A et L. 121-15 du Code de l'environnement et de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme.

### **I - CONTEXTE**

#### **I.1. Avant-propos**

Le vélo est une solution de déplacement efficace dont les bénéfices individuels et collectifs ne sont plus à démontrer. La Collectivité de Corse souhaite porter cet outil de mobilité au cœur de sa stratégie d'aménagement.

Pour parvenir à un essor massif de son usage, il convient de favoriser avant tout le report modal depuis la voiture, en facilitant les déplacements à vélo en sécurité mais aussi en restreignant l'usage de l'automobile. Pour arriver à tel résultat, il est nécessaire d'offrir aux cyclistes un espace-public inclusif (accessible et accueillant) en poursuivant simultanément :

- Les efforts de construction d'infrastructures cyclables performantes qui prennent de l'espace à la voiture ;
- La dynamique de modération générale des vitesses ;
- La limitation du transit motorisé dans les quartiers ;
- L'aménagement d'espaces piétons confortables.

Ainsi, transformer en profondeur la voirie pour la rendre plus attractive pour les cyclistes, présents et à venir, est un des défis majeurs qui se pose à la Collectivité de Corse pour les prochaines années.

#### **I.2. Planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu et hiérarchisé**

Afin de rendre attractive la pratique du vélo pour le plus grand nombre, il est fondamental de constituer un réseau cohérent, continu et hiérarchisé couvrant la totalité du territoire du Grand Bastia et au-delà.

Le schéma directeur cyclable est l'outil de planification de référence pour assurer ce maillage et l'indispensable continuité des itinéraires. Actuellement, deux entités

publiques ont établi des schémas directeurs de mobilité douces sur le Grand Bastia :

- La commune de Bastia en 2018 ;
- La Communauté d'Agglomération de Bastia (qui concerne les communes depuis Furiani au Sud à Santa Maria di Lota au Nord) en 2020.

Ces deux schémas directeurs prévoient l'aménagement de plusieurs itinéraires cyclables au Nord de Bastia, au Sud de Bastia et jusqu'à Furiani et Biguglia avec l'idée à terme de prolonger jusqu'à Lucciana comme esquissé en 2017 dans son schéma d'intention par l'Agence d'Aménagement durable, d'Urbanisme et d'Energie de la Corse. L'objectif de ces itinéraires cyclables est de développer une alternative à l'usage du véhicule dans les trajets quotidiens.

Établis dans le souci d'intégrer une réflexion globale tous modes (marche, vélo, transports publics, voiture) sur les déplacements et le stationnement, ces schémas intègrent notamment des réflexions portant sur la hiérarchisation du réseau viaire et la révision des plans de circulations des véhicules motorisés sur les périmètres considérés. Ces schémas intègrent des plans pluriannuels d'investissements qui conditionnent la réalisation effective des aménagements projetés.

### **I.3. L'intégration des modes actifs dans les plans de mobilité : une obligation légale**

Le vélo est un objectif historique assigné au plan de mobilité (ex-plan de déplacements urbains) dès 1996. L'objectif est d'intégrer le vélo dans la politique de mobilité plus générale aussi bien dans sa dimension stratégique (parts modales par exemple) que dans ses déclinaisons opérationnelles sous forme de services ou d'infrastructures.

- La loi d'orientation des mobilités (2019) a renforcé la prise en compte des modes actifs en rendant obligatoire un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables au sein du plan de mobilité. Ce volet contribue au développement des modes actifs et associe notamment les approches par les infrastructures (stationnement, pôles d'échange multimodaux, entrées de ville) et par l'information aux usagers.
- La loi Laure (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) a posé les fondements des politiques de déplacement en faveur du vélo et des modes actifs en général. Son article le plus connu a modifié le Code de l'environnement :  
Article L. 228-2 : (Version en vigueur depuis le 27 décembre 2019)  
« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

### **I.4. Vue d'ensemble du maillage cyclable au Sud du Grand Bastia**

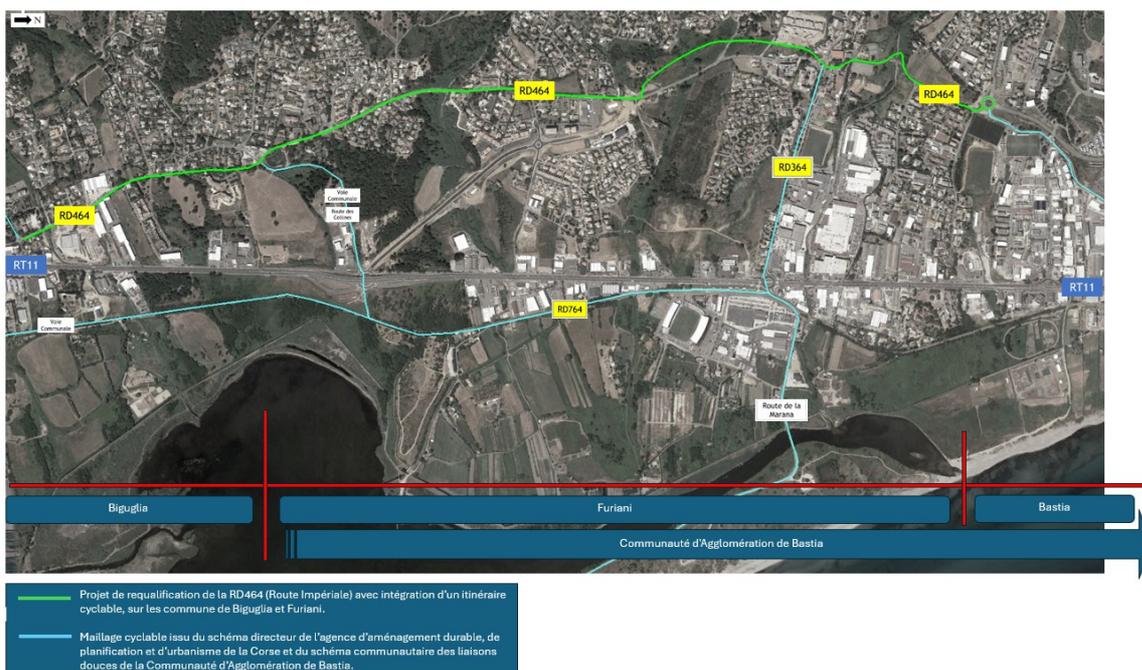
Un réseau continu et maillé d'itinéraires cyclables efficaces est une des composantes

essentielles d'un territoire cyclable. Ces itinéraires sont situés majoritairement le long des axes principaux du réseau viaire où une mixité des modes n'est généralement pas recommandée. Elles contribuent au développement de la pratique du vélo à condition de garantir un haut niveau de service à tous les usagers.

Dans son Schéma cyclable sur l'aire urbaine bastiaise, l'Agence d'Aménagement Durable, de Planification et d'Urbanisme de la Corse, a défini une zone d'étude, répondant à la demande de création d'un itinéraire bis à l'ex. RT 11 de qualité pour les cyclistes.



## Requalification de la RD464 (Route Impériale) et connexion au reste du réseau



La Collectivité de Corse est en charge du développement du maillage cyclable structurant sur son réseau et notamment, la requalification de l'ex. RD 464 (Route Impériale) sur les communes de Biguglia et de Furiani, considérée comme l'itinéraire Ouest et la requalification de l'ex. RD 764 (Route du stade / Route de l'Étang) sur les communes de Biguglia et de Furiani, considérée comme l'itinéraire Est. Les jonctions à ces deux itinéraires (traversée de l'ex. RT 11), peuvent se faire par :

- par la route des Collines et l'échangeur E1 (commune de Furiani)
- par l'ex. RD 364 et le giratoire de Furiani (commune de Furiani).

## II - PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION

Le présent rapport porte sur « Itinéraire Ouest », la requalification de l'ex. RD 464 sur les communes de Furiani et Biguglia. Les limites de l'opération sont :

- Au Sud : le carrefour entre l'ex. RD 464 et l'ex. RD 664 (carrefour entre la « Route impériale » et le « Route de Saint André », sur la commune de Biguglia ;
- Au Nord : le giratoire « E4 » sur l'ex. RD 464, au niveau du stade d'Erbajolo, sur la commune de Furiani



L'objectif de la requalification de l'ex. RD 464 est d'apaiser la vitesse en aménageant cet axe en « rue », avec l'intégration d'un itinéraire cyclable.

Apaiser la vitesse est une véritable opportunité pour réinventer l'espace public.

En effet, agir sur les espaces publics est un enjeu pour l'attractivité des territoires et un levier pour aborder la transition énergétique et écologique de ceux-ci ainsi que les questions de solidarité.

Cette voie requalifiée sera transférée dans les domaines publics des communes traversées (Furiani et Biguglia). Elle devra permettre le maintien des différentes fonctionnalités urbaines déjà existantes à savoir la desserte locale des différentes activités de commerces, de services et équipements publics, d'accès particuliers et de traversées piétonnes.

Tout cela en permettant :

- La circulation des véhicules à vitesse réduite (30 km/h) ;
- La sécurisation des piétons ;
- La desserte des transports en communs ;
- L'intégration d'un itinéraire cyclable.

### **III - CONCERTATION PUBLIQUE**

Il est proposé de présenter le projet de requalification de l'ex. RD 464 dite « Route Impériale », lors d'une procédure de concertation telle que prévue à l'article 7 de la Charte Constitutionnelle de l'environnement, aux articles L. 121-1-A et L. 121-15 du code de l'environnement et L. 103-2 du code de l'urbanisme.

Cette concertation sera coorganisée avec les communes de Furiani et de Biguglia

qui se prononceront aussi sur l'aménagement lors de la concertation.

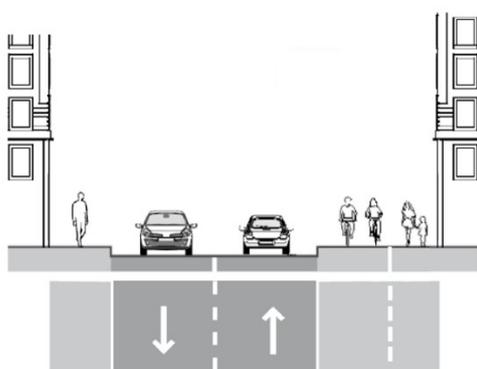
Il sera proposé lors de cette concertation, une participation du public sur les aménagements à envisager pour le projet de requalification de l'ex. RD 464 (Route Impériale) avec intégration d'un itinéraire cyclable, avec une présentation des possibilités d'aménagements qui pourront être de type : piste cyclable, bande cyclable ou voie verte, ou espaces partagés

### La piste cyclable :

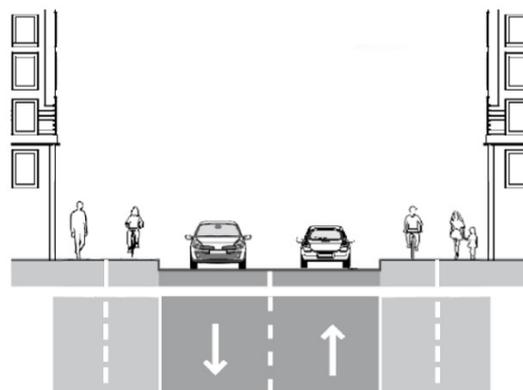
La piste cyclable est définie par le Code de la Route comme une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues (article R. 110-2, modifié par le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 - article 2). Elle est donc physiquement séparée de la chaussée générale. De ce fait, son aménagement exige de l'espace.

Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.

C'est pourquoi la largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2,5 m (2 m minimum). La largeur souhaitable d'une piste bidirectionnelle est de 3,5 m (3 m minimum). Si un flux cycliste très important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de piste cyclable bidirectionnelle à 4 m : cette largeur rend possible la circulation à deux de front dans chaque sens. Dans les cas où le trafic cycliste attendu est très faible (quelques centaines de cyclistes par jour), notamment en milieu interurbain, il peut être envisagé d'abaisser la largeur à 2,5 m, à condition que l'accotement de la piste cyclable soit circulable et pardonne les écarts de trajectoires.



Exemple d'aménagement de type piste cyclable bidirectionnelle unilatérale



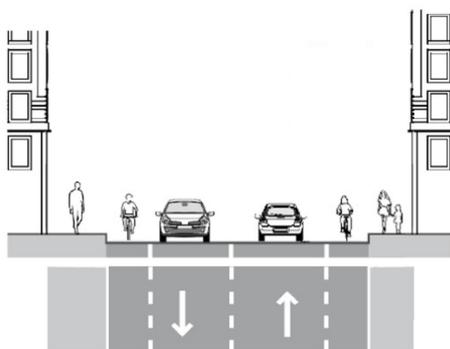
Exemple d'aménagement de type piste cyclable unidirectionnelle bilatérale

### La bande cyclable :

Le Code de la Route définit la bande cyclable comme une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies (article R. 110-2, modifié par le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 - article 2). Elle est donc forcément unidirectionnelle.

La largeur minimale d'une bande cyclable est de 1,50 m hors marquage. Une largeur

de 2 m est préférable pour permettre le dépassement si le flux de cyclistes est significatif. En cas de stationnement longitudinal, il est indispensable d'y ajouter un espace tampon de 0,50 m pour rendre moins dangereuse l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes.



Exemple d'aménagement de type bande cyclable unidirectionnelle bilatérale

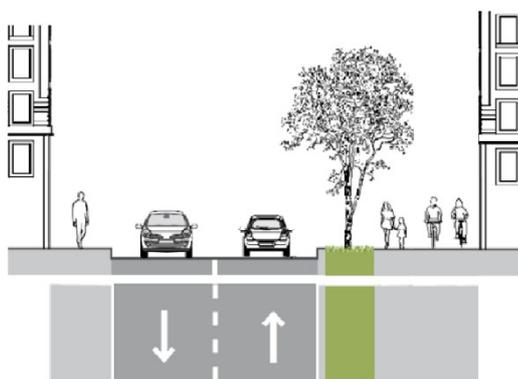
#### La voie verte :

Le Code de la Route la définit comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (article R. 110-2 et R. 412-7 du Code de la Route - décret du 16 septembre 2004, modifiés par le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 - article 2 et article 10).

La notion de « route » confirme d'ores et déjà que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante.

Elle est à réserver aux cas où les densités d'usages cyclistes et/ou piétons envisagés sur l'axe à aménager sont modérées à faibles. Elle peut être également utilisée s'il est décidé d'abaisser ponctuellement le niveau service offert aux cyclistes et aux piétons, par exemple dans le cas d'un ouvrage de franchissement que l'on prévoit d'usage mixte piétons cyclistes afin d'en réduire les coûts.

Pour autant, les voies vertes peuvent s'intégrer dans l'armature d'un réseau cyclable principal et contribuer à la mobilité à vélo du quotidien, particulièrement pour les cyclistes de la périphérie des agglomérations et des secteurs ruraux.



Exemple d'aménagement de type voie verte

À l'issue de la concertation publique, un bilan sera présenté à l'Assemblée de Corse pour décider de la suite à donner à cette opération de requalification de l'ex. RD 464 (Route Impériale) avec intégration d'un itinéraire cyclable.

En conclusion, il vous est proposé :

- **D'APPROUVER** le principe de l'opération de requalification de l'ex. RD 464, dite « Route Impériale », sur les communes de Furiani et de Biguglia.
- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à lancer la procédure de concertation préalable prévue aux articles 7 de la Charte Constitutionnelle de l'Environnement, aux articles L. 121-1-A et L. 121-15 du Code de l'environnement et L. 103-2 du Code de l'urbanisme, selon les modalités décrites dans le présent rapport.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.