

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 02 ET 3 OCTOBRE 2025

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

**CLASSIFICAZIONE DI E STRADE À GRANDE
CIRCOLAZIONE**

CLASSEMENT DES ROUTES À GRANDE CIRCULATION

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 a pour objet de soumettre à votre approbation le classement des axes routiers structurants de Corse en routes à grande circulation.

Le classement de certaines voies en routes à grande circulation permettra en effet de conférer un caractère conservatoire au réseau routier pour des axes qui peuvent être aujourd'hui « au bord de l'asphyxie ».

Par ailleurs, ce classement permettra de mettre en place une stratégie homogène sur le territoire de niveau de service routier, indispensable à l'économie du territoire insulaire, et permettant de relier les différents bassins de vie.

Après une présentation de l'état des lieux du réseau viaire (I) et des enjeux du classement proposé au regard des orientations des documents stratégiques de la Collectivité de Corse et des recommandations réglementaires (II), un classement des axes structurants en routes à grande circulation sera soumis à votre approbation (III).

I - ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU VIAIRE

Les ex-routes territoriales sont des infrastructures essentielles. En effet, ces infrastructures routières desservent des zones majoritairement très enclavées, au sein d'un territoire présentant une topographie avec des reliefs élevés, pour lequel l'altitude moyenne est de 568 mètres, et des massifs montagneux qui atteignent plus de 2 000 mètres. Ces routes, décrites ci-après, sont des liaisons de continuité territoriale qui assurent une fonction de transit au sein de l'île.

Cette infrastructure routière se caractérise par un trafic régulier (poids-lourds, véhicules légers) tout au long de l'année, auquel s'ajoute celui des vacanciers en période estivale, qui contraint la fonction initiale de transit de ces infrastructures. Ces routes peuvent très vite être engorgées dans certaines zones. Enfin, l'urbanisation importante et en constante augmentation du territoire induit un trafic routier dense.

I - 1. Les infrastructures routières



Les infrastructures routières représentent 8 120 kilomètres de routes (576 ex-routes territoriales, 4 458 ex-routes départementales, 3 049 routes communales).

Le réseau routier territorial assure les liaisons à grande distance entre les principales agglomérations de Corse. Les pôles d'influence régionale que sont Ajaccio-Corti et Bastia comprennent une grande majorité des équipements et des services de l'île et sont desservis par ce réseau routier territorial.

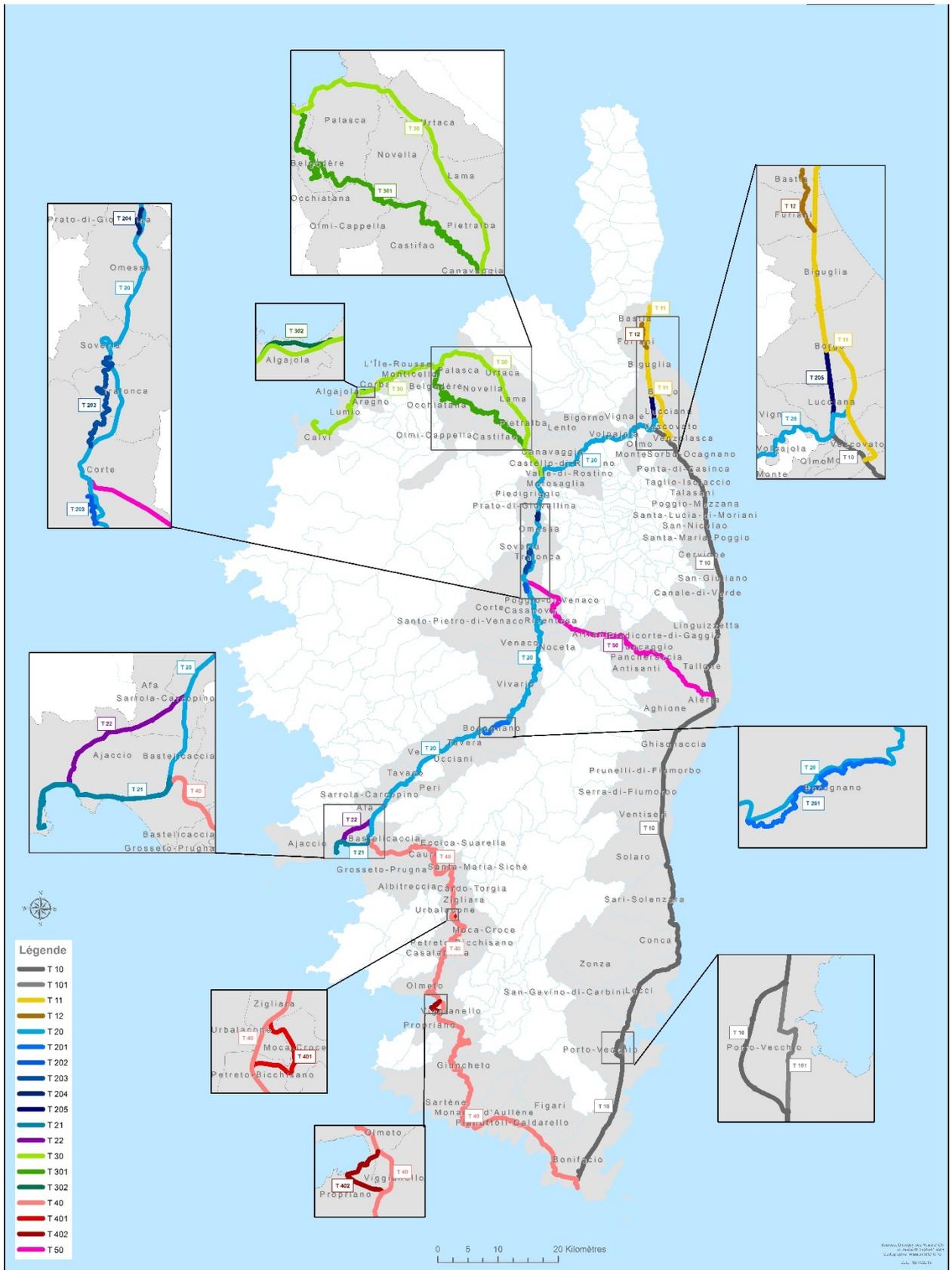
Les principales liaisons routières sont les lignes Ajaccio-Sartè - Portivechju/Bunifaziu ; Bastia Portivechju/Bunifaziu ; Ajaccio-Carghjese-Calvi ; Corti-Aleria.

Les contraintes topographiques (relief accidenté) du territoire peuvent limiter la fluidité des déplacements automobiles.

Les sept pôles secondaires constitués par les villes de « Calvi-L'Isula », « Bunifaziu-Portivechju », Sartè et Prupjà sont desservis par le réseau routier territorial.

Ci-dessous la liste des routes territoriales du territoire corse :

Ex-Route Territoriale (RT) Numéro	Zones desservies
Ex-RT 10	Borgu-Bunifaziu
Ex-RT 101	Traverse de Portivechju
Ex-RT 11	U Viscuvatu - Bastia
Ex-RT 12	Bastia
Ex-RT 20	Borgu-Ajaccio
Ex-RT 201	Bucugnà
Ex-RT 202	Corti
Ex-RT 203	Bistugliu
Ex-RT 204	Francardu
Ex-RT 205	Lucciana
Ex-RT 21	Ajaccio Sudu
Ex-RT 22	Ajaccio Nordu
Ex-RT 30	U Ponte à a Leccia-Calvi
Ex-RT 301	U Ponte à a Leccia-Calvi
Ex-RT 302	L'Algoiola
Ex-RT 40	Ajaccio - Bunifaziu
Ex-RT 401	Ponte Vecchiu
Ex-RT 402	Prupjà
Ex-RT 50	Corti-Aleria



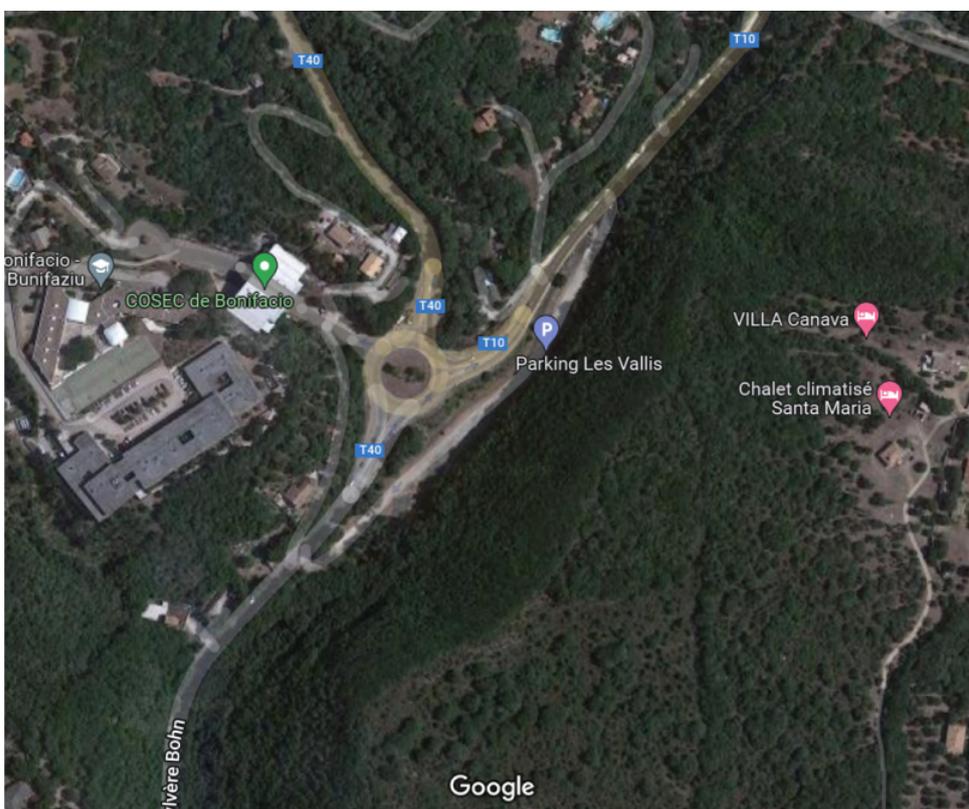
I - 2. Typologie des infrastructures routières

Les ex-routes territoriales correspondent principalement à des routes de type R au sens du guide technique « Aménagement des Routes Principales » (A.R.P, SETRA de 1994) à l'exception de :

- La section de l'ex-RT 10 compris entre Borgu et U Viscuvatu
- Les entrées des grandes agglomérations de Bastia et Ajaccio à 2x2 voies.

Critères d'une route de type R :

- Route à 1 seule voie supportant les 2 sens de circulation,
- Des aménagements par des carrefours plans ordinaires ou des giratoires permettant l'échange avec d'autres voies,
- Des accès riverains possibles,
- 80 km/h : vitesse maximale hors agglomération,
- La possibilité de traverser des zones agglomérées.

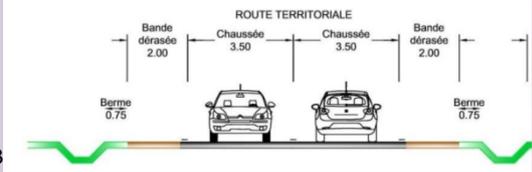


Exemple ci-dessus : route de type R. Accès Nord de Bonifaziu (giratoire).

Type de route ¹	Fonction principale(s)	Vocation	Caractéristiques principales ²	Niveaux service circulation
----------------------------	------------------------	----------	---	-----------------------------

Référence : Catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national, CEREMA, octobre 2018

Aménagement des routes principales (sauf les autoroutes et routes express à deux chaussées), Recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de la route, SETRA, Guide technique, août 1994

<p>Ex-Route Territoriale (Ex-RT)</p>	<p>Assurer les liaisons à grande distance entre les principales agglomérations de Corse Relier à courte et à moyenne distance (entre 10 et 20 km) les pôles urbains</p>	<p>Support du trafic de transit</p>	<p>Route de type R : Vitesse élevée (vitesse maximale à 80km/h hors sections à 2x2 voies) Peu de points d'échanges, d'accès à la route territoriale Traversée d'agglomération : oui éventuellement Niveaux de trafic modérés. Trafic moyen (1 chaussée) et fort trafic (2 chaussées) Nombre de chaussées : hors agglomération et entrées des grandes agglomérations: 1 seule chaussée supportant les 2 voies de circulation</p>  <p>Carrefours : plans ordinaires ou giratoires ou plan sans traversée de TPC (Terre-Plein Central)</p>	<p>Niveau de service satisfaisant. Permet de relier les différentes centralités économiques territoire</p>
--------------------------------------	---	-------------------------------------	--	--

II - ENJEUX DU CLASSEMENT « ROUTE À GRANDE CIRCULATION » POUR LES ROUTES DE CORSE

I -1. Préconisations des documents stratégiques – PADDUC/SRIT

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC), approuvé le 02 octobre 2015, par l'Assemblée de Corse comprend dans son Annexe 4 le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT).

Ce document, qui « *concerne à la fois le transport public de personnes et le transport de marchandises, ainsi que les infrastructures correspondantes : terrestres, maritimes et aériennes.* », constitue le cadre de référence stratégique des enjeux de mobilité et d'infrastructures du territoire corse.

Par ailleurs, un Guide Technique « Gestion des accès directs sur Routes Territoriales », réalisé en 2018, reprend les principales orientations du SRIT et analyse le réseau routier territorial sous l'angle du niveau actuel de service, en lien avec les conséquences de l'expansion urbaine concentrée autour des axes structurants. Ce guide met en relief des éléments impactant la performance du réseau routier actuel.

Il ressort de l'étude de ces documents, un certain nombre de constats et recommandations :

³Source : Gestion des accès sur Routes Territoriales

I-1.1 Un réseau routier territorial ne remplissant plus sa fonction initiale de support du trafic de transit

Le réseau routier territorial dessert les principales villes de l'Île qui concentrent les principales activités économiques et les principales infrastructures (hôpitaux, écoles, universités etc.) du territoire.

Il est constitué de 19 ex-routes Territoriales qui traversent des zones urbanisées, des zones plus rurales et aux reliefs accidentés, soit en 2x1 voies soit en 2x2 voies.

Ces routes sont notamment caractérisées par :

- Des routes lisibles et facilement identifiables par l'utilisateur,
- Un niveau de vitesse élevée (vitesse maximale de 80 km/h),
- Des aménagements « sûrs »,
- Des accès restreints à la route (points d'échanges).

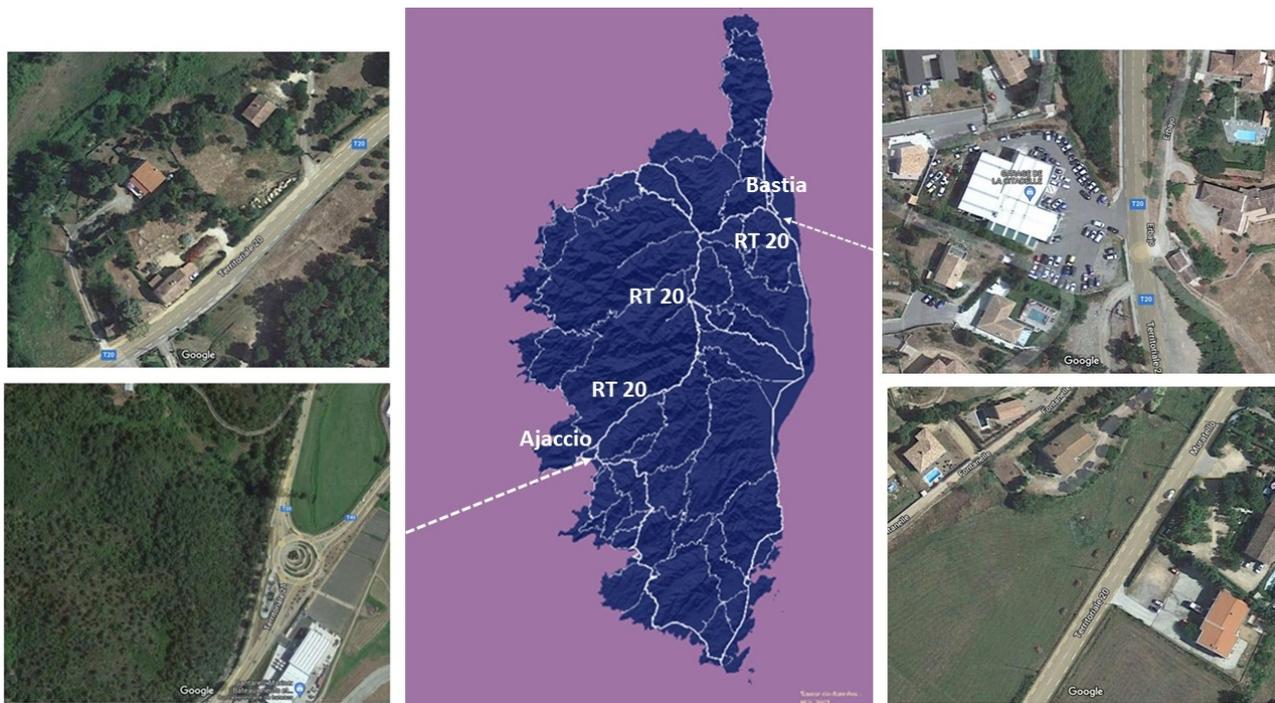
Ces routes ont un caractère prioritaire.

Or, la multiplication des accès directs à ces routes, du fait de l'urbanisation progressive tout au long de ces axes routiers, engendre un support du trafic local par ces routes prioritaires.

En conséquence, la vitesse y est plus limitée, notamment dans les zones agglomérées et semi-urbaines. Aussi, on constate :

- **Un niveau de vitesse inférieur à celui visé sur ce type de route** (50 km/h en zone agglomérée et 70 km/h en zone semi-urbaine) car le trafic local est supporté par ces axes routiers structurants. La vocation première de ces axes routiers (support du trafic de transit n'est plus atteinte),
- Des accès routiers (bretelle d'accès, carrefour.) qui se sont multipliés tout au long de ces axes et qui contraignent la fluidité du trafic.

L'exemple ci-dessous de l'ex-RT 20 illustre bien, pour une Route Territoriale, les différents cas de figures et les différents accès directs en zones agglomérées et en zones semi-urbaines :



Les conséquences du développement de l'urbanisation le long des axes routiers principaux a conduit la Collectivité de Corse à formuler un certain nombre de recommandations, notamment au SRIT, visant à maîtriser les accès directs à ces routes et atteindre l'objectif de fluidification du trafic en périphérie des zones agglomérées.

Le SRIT retient ainsi le caractère structurant de certaines ex-Routes Territoriales et rappelle que pour les accès directs existants :

« Par ailleurs, les accès directs, notamment lorsqu'ils sont situés en rase campagne, **posent des problèmes évidents de sécurité**, tant pour les usagers circulant sur les axes à grande circulation que pour ceux cherchant à s'y engager. De plus, ils constituent des ouvrages - généralement privés - facilitant l'éparpillement urbain que le PADDUC vise à restreindre.

Pour ces raisons, le SRIT préconise de maintenir pour les axes cités ci-dessus le principe attaché aux routes à grande circulation portant sur l'absence d'accès direct pour les propriétés riveraines. Pour être réalisés, les accès devront consister en ouvrages à gabarit routier, adaptés aux configurations du terrain : par exemple sous forme de carrefours à feux en milieu urbain ou d'embranchements avec voies d'accélération/ralentissement en zone non urbanisée. »

I-1.2 La nécessaire coordination entre les différentes politiques d'aménagement du territoire et les enjeux de transport

Par ailleurs, les outils de planification du territoire, à l'échelle communal ou intercommunal, (PLU, PADD), qui doivent être conformes au PADDUC doivent permettre, dans leurs déclinaisons techniques et réglementaires :

- En zone non urbanisé, hors agglomération : de restreindre ou interdire les accès directs sur les ex-routes Territoriales (ex-RT),
- En zones constructibles : de définir des emplacements réservés,
- Tout au long de l'axe routier territorial, hors agglomération, de disposer d'une marge de recul nécessaire.

Le SRIT préconise l'utilisation de la procédure de Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) qui correspond à l'outil opérationnel de planification urbaine qui semble le plus adapté pour limiter la gestion des accès directs sur ex-Route Territoriale (ex-RT) à venir ou à modifier.

Vous trouverez ci-après un récapitulatif des principaux constats et des principales recommandations formulés au SRIT :

Principaux constats

- **Un grand nombre d'accès directs, en zones agglomérées et semi-urbaines, dû à l'étalement urbain non maîtrisé, à ces RT = réduction du niveau de vitesse kilométrique,**
- **Des Routes Territoriales (RT) n'ayant plus de caractère prioritaire selon les zones traversées,**
- **Un transport routier de fret interne principalement supporté par la route et qui emprunte ces RT,**
- **Un réseau secondaire routier peu ou pas exploité ou renforcé pour assurer le trafic local,**
- **Une pression foncière importante, qui pour répondre à des enjeux de sécurité routière nécessaire (en zones agglomérées ou semi-rurales), abaisse la performance de vitesse km/h de l'infrastructure routière**

- **Un nécessaire travail de coordination/concertation entre la planification urbaine à l'échelle locale et la Collectivité de Corse afin d'atteindre un niveau de service performant souhaité sur ces RT (demande d'avis de façon systématique de la Collectivité lors de la création d'accès à ces RT),**
- **Une limitation des accès directs aux routes territoriales en adoptant une logique différenciée selon les endroits traversés (en lien avec la densité notamment) ou bien la transformation de ces accès en ouvrages routiers,**
- A l'échelle communale : des outils de planification urbaine tels que la ZAC ou les ER (Emplacements Réservés) qui peuvent être utilisés pour endiguer la pression foncière et donc la création de nouveaux accès aux routes structurantes,
- Une géométrie des accès aux routes territoriales à adapter.

En zones agglomérées :

- **Conserver les accès directs aux RT** (sauf problématique de visibilité donc de sécurité),
- Privilégier le maintien de la limitation à 80km/h sur ces RT en zones agglomérées.

En milieu rural :

- **Une maîtrise des accès directs sur route de type R** (Recommandation de L'A.R.P) mais un juste équilibre pour certains accès directs nécessaires (desserte de certaines propriétés non bâties ou à vocation agricole).

II - 2. Cadre réglementaire

II-2.1 Définition et régime juridique des routes à grande circulation

L'alinéa 1^{er} de l'article L. 110-3 du Code de la route procède à la définition et à la précision du régime juridique des routes à grande circulation :

« Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies. Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'État dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination. Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article ».

Cet article précise que les routes à grande circulation sont celles qui assurent la continuité des itinéraires dits « *principaux* ». Il s'agit notamment pour elles d'assurer :

- Le délestage du trafic ;
- La circulation des transports exceptionnels, des convois et de transports militaires ;
- La desserte économique du territoire.

Ces trois fonctions sont présentées comme alternatives et elles doivent de plus justifier des règles particulières en matière de police de la circulation⁴.

Les routes à grande circulation définies à l'article L. 110-3 du Code de la route sont :

- Les routes nationales définies à l'article L. 123-1 du Code de la voirie routière, à savoir :
 - o Les voies du domaine public routier national autres que les autoroutes définies à l'article L. 122-1 ;
 - o Les routes express dans les conditions fixées aux articles L. 151-1 à L. 151-5 ;
- Les routes dont la liste a été fixée par décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation ;
- Les bretelles reliant entre elles soit deux sections de routes à grande circulation, soit une section de route à grande circulation et une autoroute. On entend par « *bretelle* » une voie assurant la liaison entre deux routes qui se croisent à des niveaux différents.

Par ailleurs, les déviations sont considérées comme des voies à grande circulation dès

⁴ Rapport du Sénat n° 31 au nom de la commission des lois sur le projet de loi relatif aux responsabilités locales.

lors qu'elles permettent de prendre au niveau local le relais des grands axes routiers afin de détourner le trafic de transit du passage en centre-ville. Elles correspondent au réseau qui est dénommé communément « périphérique ». Elles évitent au trafic de transit les inconvénients des traversées d'agglomération : stationnement, trafic local, rétrécissement fréquent de la chaussée.

Le statut des déviations est organisé aux articles L. 152-1, L. 152-2, R. 152-1 et R. 152-2 du Code de la voirie routière. Ce statut est directement lié à la qualification de route à grande circulation.

La liste des routes à grande circulation résultait d'un décret du 13 décembre 1952 modifié à de nombreuses reprises. Il a été entrepris, après 2004, une révision en profondeur de cette liste qui a abouti au décret n° 2009-615 du 3 juin 2009, qui abroge celui de 1952. Cependant, un nouveau décret n° 2009-99 est venu rapidement modifier le décret du 3 juin. Un troisième décret modificatif n° 2010-578 du 31 mai 2010 a remplacé dans sa totalité l'annexe qui comporte la liste des routes faisant l'objet du classement⁵.

II-2.2 Procédure de classement d'une voie en route à grande circulation

Procédure applicable à l'échelle française

Sur le fondement de l'article L. 110-3 du Code de la route, la liste des routes à grande circulation est fixée par décret. La compétence pour fixer cette liste est dévolue au Premier ministre. Ainsi, la liste des routes à grande circulation a été fixée par le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009.

Par ailleurs, l'alinéa 1 de l'article cité *supra* dispose que : « *la liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies* ». De la sorte, le législateur a créé une procédure préalable au classement des voies en grande circulation : la consultation sur le projet de classement des communes propriétaires des voies dont le classement est envisagé.

Enfin, la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales institue un mode d'information du représentant de l'État sur les projets de modification des voies avant leur mise en œuvre. Dans l'exposé des motifs du projet de la loi citée, il est expliqué que :

« Le rôle de garant de la libre circulation des personnes et des biens impose à l'État de prendre des dispositions afin d'assurer du possible transit des convois exceptionnels, et plus largement des marchandises. Les besoins liés à la défense nationale obligent également l'État à veiller aux déplacements des convois et transports militaires. Pour ces deux raisons, il est donné aux préfets une compétence sur la voirie ayant statut de route à grande circulation, quelle que soit sa domanialité, pour éviter toute action rendant ces voies incompatibles avec leurs fonctions. À cet effet, les collectivités territoriales sont tenues de communiquer au représentant de l'État tout projet, tant de nature matérielle - aménagement ou rétrécissement des voies - que de nature réglementaire - mesures de police de la circulation - ayant comme conséquences de modifier la destination de la voie ou de réduire son accès à certaines catégories de véhicules. Dans ce cadre et si la continuité du service public routier est menacée,

⁵ Conclusions de Xavier de Lesquen sur CE, 3 août 2011, *Commune de Buc*, B, n° 330310, relatif à la contestation du décret précité du 3 juin 2009.

le préfet peut s'opposer à l'adoption de ces mesures ⁶»

Ainsi, le représentant de l'Etat peut s'opposer à la modification des caractéristiques géométriques des routes à grande circulation qui serait souhaité par les collectivités territoriales⁷. Le législateur n'a pas précisé les conditions dans lesquelles le représentant de l'État dans le département pourrait s'opposer à des tels projets. Toutefois, le Conseil constitutionnel a jugé que « *les dispositions de droit commun sur le contrôle de légalité s'appliqueront en la matière⁸* ».

Il s'agit donc d'un contrôle de légalité, opéré par le préfet, sur les projets de modification des voies déjà classées en routes à grande circulation. Dès lors, il ne sera pas nécessaire de recueillir l'avis du préfet, en amont, sur le projet de classement d'une voie en route à grande circulation.

Procédure applicable à l'échelle de la Corse

S'agissant plus particulièrement de la collectivité de Corse, en application de l'article L. 4424-21 du Code général des collectivités territoriales, la liste des routes à grande circulation est fixée par l'Assemblée de Corse :

« La Collectivité territoriale de Corse assure la construction, l'aménagement, l'entretien et la gestion de la voirie classée en route nationale. La voirie classée en route nationale est transférée dans le patrimoine de la collectivité territoriale. Sur le territoire de la Corse, par dérogation à l'article L. 110-3 du Code de la route, la liste des routes à grande circulation est fixée par délibération de l'Assemblée de Corse ».

Comme à l'échelle française, l'avis du préfet sur le projet de classement n'apparaît pas nécessaire.

Par ailleurs, les intersections dans lesquelles le passage des véhicules est organisé par une signalisation spéciale ou par des feux de signalisation lumineux, sont désignées, hors agglomération, par arrêté du Président du Conseil exécutif de Corse, pour les intersections de routes prévues à l'article L. 4424-30 du CGCT [aujourd'hui article L. 4424-21 CGCT], à savoir :

- La voirie classée en route nationale ;
- Les routes à grande circulation.

II - 2.3 Les conséquences attachées au classement d'une voie en route à grande circulation

Les conséquences liées au classement d'une route en route à grande circulation sont multiples.

Le classement en route à grande circulation a pour effet principal de rendre la voie prioritaire sur les autres routes, en vertu de l'article R. 415-8 du Code de la route, et

⁶ Projet de loi relatif aux responsabilités locales présenté par le gouvernement le 1^{er} octobre 2003.

⁷ Rapport n° 1435, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur le projet de loi relatif aux responsabilités locales.

⁸ Conseil constitutionnel, Décembre, n° 2004-503 DC du 12 août 2004, loi relative aux libertés et responsabilités locales.

de la faire bénéficier de la signalisation correspondante.

Au plan de l'urbanisme, l'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme prévoit qu'« *en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation* ».

Plusieurs exceptions sont prévues pour les constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières :

- Les constructions situées ou non sur le domaine public routier, notamment les stations de péage, les stations-services, les équipements implantés dans les aires de repos le long des autoroutes tels que les restaurants, ou les maisons de tourisme⁹ ;
- Pour les services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières : les installations des services publics de secours et d'exploitation ;
- Pour les bâtiments d'exploitation agricole : sont concernés par ces dispositions les constructions à caractère fonctionnel nécessaires aux exploitations, notamment les serres, les silos, les hangars, les bâtiments d'élevage
- Au bénéfice des réseaux d'intérêt public : les supports d'installation nécessaires aux réseaux de télécommunications, de la distribution d'énergie (gaz, électricité, chaleur);
- Pour les infrastructures de production d'énergie solaire¹⁰ : sont concernés par ces dispositions la construction de panneaux solaires, les infrastructures de production d'énergie solaire et les installations du photovoltaïque¹¹.

Par ailleurs, aux termes des dispositions de l'**article L. 111-8** du Code de l'urbanisme¹², l'impossibilité de construire est levée si le plan local d'urbanisme « PLU » ou un document d'urbanisme en tenant lieu ouvre la zone à l'urbanisation par un règlement qui prend en compte les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Une étude spéciale doit en justifier en fonction des spécificités locales. A défaut, le PLU sera réputé ne pas avoir fait échec à l'application de l'interdiction légale de construire prévue à l'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme.

De même, en vertu de l'**article L. 111-9**¹³ du Code de l'urbanisme, dans les

⁹ Circulaire n°96-32 du 13 mai 1996 relative à l'application de l'article 52 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement créant un nouvel article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.

¹⁰ Article 111-7 code de l'urbanisme « *L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas : 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ; 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ; 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ; 4° Aux réseaux d'intérêt public ; 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier. Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes* ».

¹¹ Amendement n° COM-181 de l'article 6 BIS du projet de loi relatif à l'énergie et au climat, du 8 juillet 2019.

¹² « *Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages* ».

¹³ « *Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages* »

communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut également fixer des règles d'implantation « différentes » en s'appuyant sur une étude comportant des justifications analogues à celles exigées d'un PLU. Toutefois, les possibilités offertes aux cartes communales sont plus strictement encadrées que pour les PLU, des règles locales spécifiques ne peuvent être adoptées qu'après accord du préfet et avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. L'avis de cette dernière ne lie ni l'autorité déconcentrée ni les autorités décentralisées¹⁴.

Enfin, l'article L. 111-10¹⁵ du Code de l'urbanisme apporte une dernière dérogation lorsque des contraintes géographiques doivent empêcher l'implantation des installations et constructions au-delà des marges de recul légalement prévues.

La construction ou l'installation envisagée doit être justifiée par un intérêt communal.

Au plan de la voirie routière, le statut de route à grande circulation emporte l'interdiction des accès des riverains aux déviations des routes de ce type établies en vue du contournement d'une agglomération¹⁶.

L'article L. 152-1 du Code de la voirie routière dispose que :

« Lorsqu'une route à grande circulation, au sens du code de la route, est déviée en vue du contournement d'une agglomération, les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct à la déviation ».

Ainsi, en vertu de l'article 152-1 du Code de la voirie routière, lorsqu'une route à grande circulation est déviée en vue du contournement d'une agglomération, les propriétaires riverains n'ont pas d'accès direct à la déviation. Comme pour les routes express, dès l'incorporation d'une route ou section de route dans une déviation, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées¹⁷.

Il convient de préciser que formellement cette interdiction ne s'applique pas aux routes à grande circulation dès lors qu'elles n'ont pas le statut de routes express ni de déviations.

Par ailleurs, aux termes de l'article R. 411-8-1 du Code de la route, les projets ou les mesures techniques de nature à modifier les caractéristiques géométriques ou mécaniques de la route classée à grande circulation, en particulier, en affectant les profils en travers, les rayons en plan ou le gabarit, ou en prévoyant la mise en place de dispositifs empiétant sur la chaussée, doivent être communiqués au représentant de l'Etat.

III - PROPOSITION DE CLASSEMENT DES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

¹⁴ Fasc. 498-10 : Règles d'urbanisme applicables sur l'ensemble du territoire . – Règles générales d'urbanisme

¹⁵ « Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée ».

¹⁶

¹⁷ Article L.152-2 du code de la voirie routière.

EN ROUTES À GRANDE CIRCULATION

III - 1. Critères proposés pour le classement des routes en routes à Grande Circulation

Le caractère de route à grande circulation doit être compatible pour certains axes structurants du territoire de Corse.

La proposition de classement de ces routes structurantes en routes à grande circulation est un acte administratif qui confère à une voie son caractère de voie publique et la soumet au régime juridique du réseau auquel elle se trouve incorporé. Il est proposé de classer certains axes structurants sur la base de conditions à respecter ou à remplir pour les routes territoriales qui seront classées en routes à grande circulation par la Collectivité de Corse.

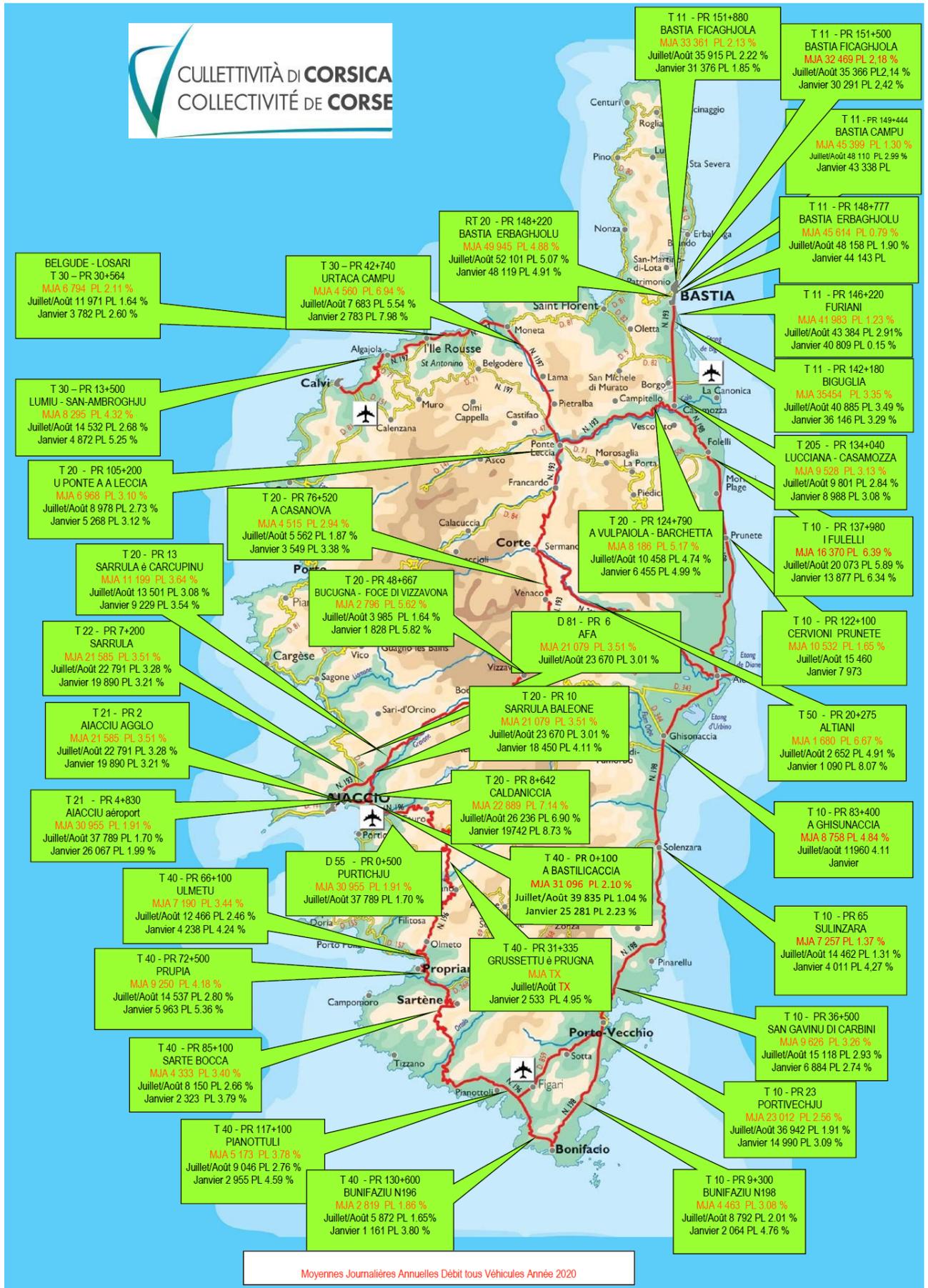
Ainsi les critères à respecter pour le classement de ces routes à grande circulation peuvent être les suivants :

- Vocation territoriale : routes permettant la connexion entre les grandes agglomérations du territoire,
- Niveau de confort :
 - Vitesse maximale considérée : niveau de service de circulation caractérisé par une vitesse élevée avec une vitesse maximale à 80 km/h,
 - Facilité de conduite et stabilité du temps de parcours pour un itinéraire considéré.
- Sécurité :
 - Intervalle de distance à respecter entre les véhicules¹⁸,
 - Limitation de l'accidentologie par des accès directs aux routes territoriales limités,
 - Un sens unique de circulation,
 - Visibilité : exigences de visibilité de la route,
 - Pas d'accès aux routes à grande circulation pour les propriétés riveraines de ces voies.
- Niveau de service :
 - Support du trafic de fret,
 - Trafic de transit entre les agglomérations.
- Débit du trafic :
 - Trafic moyen journalier annuel : TMJA (véh/j)
 - Trafic moyen journalier saisonnier des jours (véh/j)
- Autres caractéristiques :
 - Nature des déplacements : domicile-travail, migrations de loisir,
 - Axes routiers principalement empruntés en raison de l'activité économique,
 - Axes routiers saisonniers (liés au tourisme).

Commentaire : l'Observatoire Régional des Transports de la Corse (ORTC), dans son ouvrage relatif aux « Principaux Flux de transport de la Corse en 2018 » présente le TMJA sur les Routes Territoriales. Le TMJA est un élément à prendre en considération pour déterminer le classement des axes structurants du territoire en route à grande

¹⁸ Code de la Route, 1^{er} janvier 2001, intervalle de 2 secondes (entre l'arrière d'un véhicule et l'avant du véhicule qui le suit quelle que soit leur vitesse respective), à respecter sur tout le territoire national

circulation.



III - 2. Liste des routes à classer

Les routes territoriales au tableau ci-dessous présentent le caractère de routes à grandes circulations au sens des dispositions de l'article L.110-3 du Code de la route, ainsi que des critères proposés au III.1 du présent rapport.

Ex-RT	DEBUT	FIN
Ex-RT 10	Bunifaziu - Giratoire (COSEC) ex-RT 10/RT40 PR 0	Lucciana - Giratoire (Casamozza) ex-RT 10/RT 20 PR 148+007
Ex-RT 20	Aiacciu - Giratoire (Gravona) ex-RT 20/RT 21/RT 40 PR 0	Lucciana Echangeur ex-RT 11 - Giratoire Est PR 136+050
Ex-RT 30	Calvi - Port de plaisance PR 0	U Ponte à a Leccia - Giratoire ex-RT 20/RT 30 PR 58+020
Ex-RT 40	Aiacciu - Giratoire (Gravona) ex-RT 20/RT 21/RT 40 PR 0	Bunifaziu Ville Haute - Carrefour ex-RT 40/RD 160 PR 136+580
Ex-RT 50	Corti - Giratoire gare ex-RT 20/RT 50 PR 0	Aleria Cateraghju - Carrefour ex-RT 10/RT 50 PR 47+260
Ex-RT 11	U Viscuvatu Arena - Giratoire ex-RT 10/RT 11 PR 0	Bastia - Nord Giratoire Noguès PR 25+015
Ex-RT 12 Déviation Agglo	Furiani Fornacina - Giratoire ex-RT 11/RT 12 PR 0	Bastia - Carrefour ex-RT 12/RD 264 PR 4+600
Ex-RT 21	Aiacciu - Mairie Place Foch PR 0	Aiacciu - Giratoire ex-RT 20/RT 21/RT 40 PR 6+256
Ex-RT 859	Figari - Carrefour ex-RT 40 PR 0	Giratoire de Stabiacciu ex-RT 10 PR 20+844

En conclusion, il est proposé à l'Assemblée de Corse d'approuver le classement des routes territoriales figurant au tableau ci-dessus et de l'ex-route départementale 859 en routes à grande circulation.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.