



## Cahier d'acteurs DU DÉBAT PUBLIC

# Commune de Ville-di-Pietrabugno



## La nécessaire modernisation de nos infrastructures

Ville-di-Pietrabugno est une commune de 3 000 habitants, limitrophe de Bastia, au Nord.

Le développement des années cinquante a notamment favorisé l'urbanisation de la zone littorale de Toga, située en limite de la zone portuaire.

Immanquablement, les activités de cette zone ont une incidence sur la qualité du cadre de vie.

Aussi, c'est avec grand intérêt que les représentants de Ville-di-Pietrabugno participent au débat public sur "l'extension portuaire".

Ils souhaitent apporter leur contribution à cette réflexion préalable à tout projet, engageant l'avenir de Bastia, de son agglomération et de la Corse toute entière.

*La loi nous invite au débat. Plus qu'une opportunité, c'est un devoir que d'y participer.*

*L'opinion publique s'interroge : est-il vraiment nécessaire d'envisager un projet d'extension portuaire ?*

*Ceux qui ne se soucient que de leurs problèmes quotidiens et qui ne sont – ni de près ni de loin – concernés par l'activité du port de commerce, peuvent simplement et honnêtement répondre : « Je n'en vois pas l'utilité. »*

*En revanche ceux qui, pour des raisons professionnelles ou dans l'exercice de leurs responsabilités publiques, s'intéressent aux activités économiques de leur cité ou de leur région ont obligatoirement une autre attitude.*

*C'est de ce côté là que nous voulons nous situer. C'est dans le souci d'assurer « une qualité de vie » à nos administrés que nous participons au débat public sur l'extension portuaire .*

*Nos observations, nos critiques et nos suggestions sont exprimées dans un esprit constructif et dans une démarche de solidarité à l'égard de tous les acteurs de la vie du port, poumon de la cité et porte ouverte sur un monde d'échanges.*

*On dit toujours que "gouverner c'est prévoir". Aussi, avons-nous le souci de participer et de nous interroger sur le devenir de notre agglomération.*

**Le port est manifestement l'équipement le plus structurant et le pôle économique par excellence. Il a toujours été l'élément moteur des activités industrielles et commerciales du nord de l'île et même de la Corse toute entière.**

*La chance qui nous est offerte de réfléchir à son évolution, nous dicte un **devoir d'objectivité et de sagesse**, de fait, **nullement incompatible avec l'audace d'entreprendre dans la maîtrise permanente des besoins et des moyens.***

Jean Baggioni  
Maire de Ville-di-Pietrabugno

### Contact

Mairie de Ville-di-Pietrabugno – Hameau de Guaitella – BP 49 – 20416 Ville-di-Pietrabugno cedex  
Tél. : 0495328832 – Fax : 0495326611 – [www.commune-villedipietrabugno@wanadoo.fr](http://www.commune-villedipietrabugno@wanadoo.fr)

## L'aménagement du territoire : une ambition et des responsabilités

L'aménagement d'un port est une opération lourde qui requiert des études longues et complexes et des moyens exceptionnels. C'est un équipement qui – par sa nature et par les activités qu'il génère ou qu'il induit – est susceptible de transformer un quartier, un site, un paysage, une cité, une agglomération.

Un tel projet s'inscrit obligatoirement dans un schéma d'aménagement et dans un plan de développement, préalablement établis, qui intègrent cette infrastructure en appréhendant aussi précisément que possible toutes ses incidences sur son environnement naturel, urbain et économique.

Un port est un équipement structurant. C'est dire que son impact est considérable dans l'aménagement du territoire. Aussi convient-il de réfléchir, en amont de toute décision, sur un ensemble de sujets qui relèvent d'une indispensable concertation entre les acteurs et les partenaires, au premier rang desquels se trouvent les collectivités.

Le législateur qui laisse toujours peu de place au hasard, a prévu les textes qui fixent le cadre des études, enquêtes et concertations préalables à la mise en cohérence des objectifs et des moyens.

La loi du 22 janvier 2002 relative à la Corse précise dans son article 12 : « **La Collectivité Territoriale de Corse élabore le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse** » ... qui « **détermine les principes de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, des espaces naturels, des sites et des paysages à préserver, des extensions urbaines, des activités industrielles, artisanales, commerciales...** » ; ce plan vaut « **Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire...** » ; et ajoute dans son article 15 : « **... La Collectivité Territoriale de Corse est compétente pour créer, aménager, gérer les ports maritimes de commerce et de pêche et, le cas échéant, pour en étendre le périmètre...** ».

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse, dont on nous dit qu'il est en cours d'élaboration et en voie de finalisation, aurait retenu deux sites possibles pour le "nouveau port" de commerce de Bastia :

- l'extension du port sur le site actuel ;
- la création d'un nouveau port sur le site de la Carbonite.

## Il n'y a pas de projet sans cohérence et détermination

Dans le respect de cette **orientation**, il faudra veiller à ce que – simultanément – tous autres **documents de planification** en tiennent compte. **La cohérence est à ce prix**. Le schéma d'aménagement urbain, le plan local d'urbanisme de Bastia, le schéma directeur du réseau routier, le plan de développement et de modernisation du réseau ferré, le plan exceptionnel d'investissement ou tout plan ordinaire de financement, devront intégrer l'hypothèse choisie.

**En même temps**, la Collectivité Territoriale de Corse maître d'ouvrage et la Commune de Bastia, lieu d'implantation, doivent rapprocher leurs projets, leurs études, leurs plans et leurs moyens **pour atteindre un objectif commun d'aménagement du territoire**.

La faisabilité et le réalisme de ce projet devront être prouvés par la présentation d'un calendrier des études et d'un calendrier des phases de travaux.

Devront être également précisés les engagements complémentaires de financement des trois partenaires (Etat, Collectivité Territoriale de Corse et Chambre de Commerce).

**Seul, le formalisme de ces précisions fera la différence entre une hypothèse d'aménagement et un réel projet porté avec détermination par ses concepteurs.**

Les questions qui se posent et les attentes qui se manifestent exigent des réponses avant toute conclusion du débat en cours.



Le port Saint Nicolas

## L'extension portuaire : une urgente nécessité

**Regarder vivre le port conduit tout observateur à des constats pessimistes qui s'aggravent au fil des années.**

▶ *Par jour de grand Libeccio*, quand les bateaux ne peuvent rentrer au port, les risques sont grands pour les passagers, pour les cargaisons, pour les navires eux-mêmes qui contiennent aussi des centaines de tonnes de fioul. Toute avarie pourrait provoquer des conséquences dramatiques.

▶ *Les jours de fortes intempéries*, les marins, les pilotes du port, les lamaneurs et tous autres personnels affectés aux manoeuvres d'accostage, travaillent dans des conditions extrêmement délicates et dangereuses.

▶ *Les jours de grand trafic*, on se rend compte aisément que les dimensions du port et notamment la surface du plan d'eau, sont nettement insuffisantes pour assurer l'évitement des navires en toute sécurité.

▶ *Tout habitant de Bastia et de sa région a vu le trafic croître* (jusqu'au doublement des mouvements) alors que les capacités d'accueil et d'accostage des navires sont restées sensiblement les mêmes, à un poste près, pendant ces vingt dernières années.

▶ *Qui n'a pas réfléchi et tremblé à l'idée qu'on n'est pas à l'abri d'un accident – voire d'une catastrophe – quand on parque des milliers de véhicules sur une aire fermée, exiguë, exposée au vent ou à la chaleur ?*

▶ *Qui n'a pas observé que l'entrée de tous les véhicules transportant fret et passagers se fait par la porte située à l'extrémité Nord de l'enceinte portuaire* alors que 95 % du trafic vient de l'extrémité Sud de la ville. A l'inverse, après les débarquements et les déchargements des navires, on quitte le port par la même porte Nord pour rejoindre l'extrémité sud de Bastia. Que d'in vraisemblances !

▶ *Qui n'a pas vu que le charroi des camions et des semi-remorques aggrave sérieusement la circulation* dans Bastia, sur les deux axes nord-sud et sud-nord, tout simplement parce qu'il n'a pas été conçu jusqu'à présent de rocade de contournement ?

▶ *Qui n'a pas noté que les superficies gagnées sur la mer ces trente dernières années, ont été progressivement grignotées* par des structures immobilières dont l'emplacement et l'utilité sont discutables ?

Pour toutes ces raisons et pour bien d'autres qui tiennent surtout à la sécurité des passagers, des usagers du port et à celles des riverains, une conclusion s'impose : **le statu quo est impensable et dangereux.**

## Quel projet d'extension portuaire pour Bastia et le Nord de l'île ?

Le dossier du débat public nous apprend qu'au terme de nombreuses études préliminaires, seuls les deux sites du port actuel et de la Carbonite répondaient aux objectifs recherchés.

Bastia a toujours été le premier port de desserte "marchandises" de Corse et le premier port "passagers" de l'île. Bastia est indiscutablement la "porte d'entrée" naturelle de la Corse.

**Il est donc indispensable d'équiper, de moderniser, de développer le premier port de Corse pour l'adapter le plus vite possible aux évolutions du trafic et de la flotte marchande.** Il y va du maintien, de la disparition ou du développement des activités économiques de Bastia et de sa région.

## L'impact sur l'environnement

Aujourd'hui, personne n'est indifférent à notre environnement. Vouloir en parler sagement relèverait d'une compétence que nous n'avons pas.

**Nous affirmons notre volonté de chercher, avec tous, la voie de la raison et du réalisme.**

Ceux qui en ont les moyens trouveront les réponses aux problèmes qui se posent.

Pour nous, l'homme, la vie, l'avenir sont au centre de nos préoccupations. Il y a toujours une voie médiane. Etroite peut-être ! Mais suffisante pour que s'y retrouvent celles et ceux qui veulent concilier le respect d'un patrimoine, son exploitation raisonnée, la protection de la nature et le devenir de l'homme.

L'histoire et les ouvrages des bâtisseurs d'hier nous montrent que l'amour qu'ils ont porté à leur terre n'a pas contrarié leur désir ou la nécessité d'entreprendre. La science nous ouvre les yeux. **La conscience nous dictera les mesures à prendre pour protéger l'équilibre indispensable entre la nature et l'homme.** Si délicat qu'il soit, ce problème ne peut être considéré sans solution.



Le bassin du port actuel

## L'interface Ville-Port

De nombreuses activités commerciales dépendent du port dans sa configuration actuelle.

**Protéger cette économie locale est un devoir. La développer est une possibilité à travers la création d'un port "de grande plaisance" avec des terrains aménagés et des activités nouvelles liées au tourisme.**

Un aménagement urbain de grande qualité devra intégrer aussi bien le littoral (port de plaisance de Toga) que l'intérieur des terres (quartier du Furcone ou du Bertrand). On peut y concevoir des équipements d'accueil, de congrès, des activités culturelles, sportives ou ludiques de proximité.

*La rocade ouest*, dont on parle depuis plus de vingt ans, est une vue de l'esprit si elle n'est conçue que pour répondre aux besoins du port de commerce actuel. Elle est irréaliste tant dans sa conception que dans son financement. Il n'en reste pas moins qu'il est indispensable d'étudier un projet de contournement de l'agglomération bastiaise qui relierait les vallées de Brando, de la Pieve di Lota à Furiani.

Le site de la Carbonite, plus ouvert et donc plus intégrable à un grand projet urbain, peut constituer un enjeu exceptionnel de développement.

**Des infrastructures lourdes sont à prévoir. Des objectifs ambitieux sont possibles. Une politique cohérente d'aménagement du territoire s'impose à la mesure des ambitions qu'on doit avoir pour Bastia, capitale économique de la Corse.**

Ce projet répond au souci de créer l'image d'une Corse accueillante et moderne qui peut à la fois, valoriser ses sites naturels, son bâti ancien tout en répondant aux objectifs de progrès et de développement.

Les deux partis d'aménagement du site de la Carbonite et des quartiers Nord de Bastia ne sont pas distincts. Ils sont complémentaires. On ne saurait privilégier l'un au détriment de l'autre.

**Le rééquilibrage urbain de l'agglomération passe par cette complémentarité.**

## Calendrier et financement

Après le transfert des compétences résultant de la loi du 22 Janvier 2002, dans l'élaboration de la convention cadre du PEI, une ligne de 50,30 M€ a été ouverte pour les ports de commerce de Bastia, d'Ajaccio et les ports départementaux.

Dans la première convention d'application du PEI, signée le 26 octobre 2002, il est écrit : « *Les études de développement du Port de Bastia n'ont pas été entreprises à ce jour. Il reviendra à la Collectivité Territoriale de Corse, dans le cadre de ses compétences nouvelles d'en prendre l'initiative* ». C'est dire qu'avant le transfert de compétences, rien n'avait été prévu par l'Etat, alors que ses services techniques ne pouvaient ignorer l'inadaptation du port aux évolutions des navires et du trafic.

Lors de la signature de la première convention d'application, il a été précisé que pour la période 2002-2006, 12,31 M€ seraient engagés et que cela « *permettrait de débiter les réalisations les plus urgentes comme... des travaux de confortation ou d'agrandissement sur les ouvrages du port de Bastia...* ».

En Mars 2007, la deuxième convention d'application pour la période 2007-2013 précise que 40 M€ seront engagés compte tenu de « *l'importance économique du secteur des ports de commerce* » qui justifie l'inscription « *d'un montant estimatif conforme à ce qu'envisageait initialement la convention cadre* ».

C'est dire que la totalité des crédits prévus au PEI, pour les ports de commerce, est totalement engagée dans les deux premières conventions d'application. Seul le financement des études du Port de Bastia est alors pratiquement assuré.

C'est dire aussi, que sauf révision des orientations de la Collectivité Territoriale de Corse ou d'un redéploiement de ses moyens, il n'y a rien d'autre à attendre du PEI en 2013.

**Il convient ici de rappeler que le port de Bastia aurait dû faire l'objet d'un audit avant le transfert des compétences et du patrimoine et bénéficier de crédits particuliers destinés à son extension.**

Les documents prévisionnels d'investissement conduisent à considérer qu'aucun financement supplémentaire ne peut être envisagé, sauf remise en cause des dispositions et des orientations déjà prises.

En termes laconiques, dans le dossier du débat, on évoque le recours à des financements privés.

Il y a des principes simples que les représentants d'une collectivité ne peuvent oublier :

- Les **moyens exceptionnels** doivent être réservés à des **équipements exceptionnels**. **Le port de Bastia en est un... bien plus que ne le sont certains autres !**
- Les **infrastructures publiques** doivent être financées avec des **moyens publics**.

**En conclusion, il n'y a de projet crédible que si on connaît notamment le calendrier d'exécution et les moyens de financement. Tel n'est pas le cas aujourd'hui.**

