



Cahier d'acteurs DU DÉBAT PUBLIC



u levante

U Levante

Agréée protection de l'environnement, U Levante est une association indépendante. Elle ne bénéficie d'aucune subvention. Née en 1986, elle compte 328 adhérents à jour de leur cotisation. Elle fonctionne comme un contre-pouvoir et sa direction collégiale est composée de onze militants bénévoles. Ses actions en faveur de l'environnement sont diverses : contre des rejets polluants, prise en compte du problème posé par l'amiante environnemental en Haute-Corse, activités en faveur de la collecte sélective et du traitement des déchets, participation à de très nombreuses enquêtes publiques. Ces actions ont souvent pour traduction des plaintes en justice : centrale thermique du Vaziu ou permis de construire sur le littoral. U Levante, en collaboration avec le Collectif pour la loi Littoral en Corse, mène de nombreuses actions en vue du maintien de la protection des espaces remarquables de l'île et refuse le projet tout tourisme du Padduc. U Levante possède un site internet : <http://perso.wanadoo.fr/levante>

Contact : U Levante
E Muchjelline - 20250 Corti

Les raisons de la colère

Tout tourisme et absence de stratégie de développement

Est-il raisonnable de doter la Corse d'un nouveau port avec les investissements lourds que cela implique quand l'île dispose déjà de six autres ports et de quatre aéroports ? Est-il envisageable de transformer Bastia en ville d'appontage ? Quid du tourisme et des touristes ?

On nous propose une infrastructure moderne, un flux passagers accru venant conforter le tourisme et l'économie, une entrée de la ville dans une modernité espérée, une meilleure qualité de vie. Qui n'est pas tenté d'acquiescer ?

Puis les questions se bousculent. Le projet est-il utile, indispensable ? Bastia, cité de 40 000 habitants aurait quatre ports – un véritable défi à la rationalité ?

Outre le fait qu'une ville d'appontage ne favorise pas le développement touristique, que les ports rythment une activité essentiellement saisonnière et courte, le projet (qui d'ailleurs ne s'inscrit pas, comme il aurait dû le faire impérativement, dans un cadre institutionnel (Padduc), réglementaire (PLU) et financier crédible) présente-t-il un intérêt pour la ville, pour la Corse ?

Notons en tout premier lieu que le projet souffre de l'inexistence de prévision en termes de structures d'accompagnement des infrastructures périportuaires et routières. Il nous laisse entendre fallacieusement que la stagnation économique bastiaise serait liée aux difficultés du port.

La question est plus globale : est-il raisonnable de doter la Corse d'un nouveau port avec les investissements lourds que cela implique quand l'île dispose déjà de six autres ports, et de quatre aéroports ?

Est-il raisonnable et rentable de surdimensionner la capacité de l'un de ses ports, uniquement pour anticiper une demande de pointe saisonnière, alors que la Corse est saturée de touristes en « juillet-août » ? Non.

On doit chercher à équilibrer le surcroît de trafic en haute saison et mieux le répartir sur les quatre autres ports de Corse. De plus, il est surprenant de voir que l'île, qui a la maîtrise institutionnelle de ses transports et théoriquement de l'enveloppe de continuité territoriale, subit, sans aucune concertation, le choix de la taille -excessive- des futurs navires, taille qui nous impose des ports surdimensionnés. La Corse n'a pas de stratégie de développement : elle juxtapose des politiques sectorielles sans vision d'ensemble et peine à réaliser son plan d'aménagement et de développement durable.

L'excès de concentration sur le nord de la Corse serait renforcé par un tel méga-port et ce déséquilibre se révélerait rapidement très préjudiciable au développement socio-économique équilibré de l'ensemble de la Corse. Inévitablement, cette infrastructure orienterait notre île vers un statut de « Pays-pont » entre les flux de vacanciers du nord de l'Union européenne et la Sardaigne. L'heure de la baléarisation est heureusement révolue et la Corse, en son temps, l'a refusée avec force. L'avenir de l'île ne repose pas sur la mono-industrie du tourisme et donc sur la croissance indéfinie de sa fréquentation estivale mais plutôt sur le développement équilibré de toutes ses activités. Quant au tourisme, il doit s'appuyer sur l'étalement de la saison, sur la mise en valeur maîtrisée et mieux répartie de son territoire dans l'espace et dans le temps. Oui, le port de Bastia a besoin d'être modernisé. Mais l'extension prévue est une atteinte au bon sens. ■

L'adieu aux posidonies

Mode d'emploi pour produire sans conscience

Avec ce projet démesuré, la Corse participe, altière, à l'érosion de la biodiversité.



Les promoteurs du projet n'y vont pas par quatre chemins : l'extension portuaire à la Carbonite aura un impact direct sur soixante hectares de posidonie. Ce à quoi les experts ajoutent qu'en termes d'impact total (direct et indirect) ce chiffre doit être multiplié par 1,8¹.

C'est donc dit : 110 hectares de posidonies vont disparaître. Certes, l'importance écologique des herbiers de posidonie est aujourd'hui reconnue, certes la loi les protège expressément² ; cependant, à l'échelle de la Méditerranée, la régression des herbiers de posidonies se poursuit. Est-ce une raison suffisante pour y apporter notre pierre ?

D'aucuns disent que 110 hectares c'est peu, eu égard au 65 000 hectares d'herbiers que compte la Corse³ (65 000 hectares et non 160 000 comme annoncé dans le dossier du débat). Qui d'entre

nous pourtant, n'est pas ébranlé en pensant que, chaque jour, une espèce disparaît de la planète. Et voilà que nous allons y apporter notre menu tribut. Voici la petite contribution que les Corses vont, eux-aussi, apporter à la perte de la biodiversité.

■
La construction du port de la Pointe Rouge à Marseille a détruit directement 11 hectares de posidonies et indirectement 68 hectares. Six fois plus !

■
Détruire 110 hectares d'une espèce existant exclusivement en Méditerranée, serait « un détail de l'histoire ». De l'histoire de la biodiversité. Car il faut choisir et nous choisissons l'emploi, le développement, le travail. » Est-ce si sûr ?

En 1995, Gérard Pergent, scientifique et universitaire

reconnu (responsable du master de gestion intégrée du littoral et des écosystèmes à l'université de Corse) intervenait lors d'un colloque sur le droit de la mer⁴. Il expliquait que « la protection et la gestion du patrimoine naturel que constituent les herbiers de posidonies sont un enjeu économique prioritaire : ces herbiers sont garants non seulement des ressources marines exploitées, mais aussi de la qualité globale du milieu marin et donc du maintien de la fréquentation touristique, dans les régions où le tourisme constitue une ressource majeure. Certaines régions méditerranéennes, telle la Riviera italienne, n'ont pas compris à temps cette relation et sont aujourd'hui engagées dans une spirale de déclin du tourisme et de ses revenus ». Voilà qui ébranle l'argument économique, même en se plaçant du côté d'un Padduc prônant le développement touristique. À moins que Bastia ne soit la ville sacrifiée. Il en faut bien une !

■
Route sur les plages, déchets sur les plages, usine à gaz sur la plage et maintenant le port à la plage, c'est quand même furieux comme urbanisme.

■
Comment les Bastiais ne diraient-ils pas leur désaccord ? Les pêcheurs, déjà, ont prononcé haut et fort que la pêche côtière serait grandement altérée. Avec le port, ils se savent condamnés.

Alors, pour faire bonne figure, on nous annonce crânement que « les atteintes aux espèces protégées feront l'objet de mesures compensatoires » (c'est écrit page 70 du dossier).

1. La modification de l'apport en sédiment, (résultant des bouleversements dus à l'implantation de l'infrastructure) conduit soit à l'ensevelissement des points végétatifs de la posidonie, soit au déchaussement des rhizomes et à l'écroulement de l'herbier. Les scientifiques évaluent le pourcentage des incidences indirectes entre 1,5 et 2,1 en fonction de la configuration du terrain.

2. Code de l'Environnement : art. L 441.1 et L 441.1 - code rural : art. R. 211-1 et suivants - arrêtés interministériels du 19 juillet 1988 - décret du 7 juillet 1999 : listes des espèces protégées par la convention de Berne du 19 septembre 1979 - directive Habitats 92/43 CEE : art. 12-1.

3. Source : Vanina Pasqualini. 1997. Caractérisation des peuplements et types de fonds le long du littoral corse (Méditerranée, France). Thèse Université de Corse, 190 pages.

4. Décembre 1995.

5. Programme des Nations unies pour l'environnement et l'IUCN - 2003.

C'est normal ?

Argument fallacieux, car tous les scientifiques s'accordent à dire que la destruction d'un herbier de posidonies peut être considérée comme irréversible⁵. Trop fragiles, trop délicates, ces espèces poussent lentement, très lentement (1 cm/an) et ne supportent pas d'être déplacées.

Reste alors l'argument juridique. Puisqu'il n'est pas possible en droit de détruire un herbier de posidonie, le débat est clos. Le port ne sera pas.

Que nenni. Les promoteurs du projet entendent demander une dérogation dont ils ne savent pas, du reste, si elle leur sera accordée mais que le Conseil d'État pourrait entrevoir d'un bon œil s'agissant d'un ouvrage reconnu d'utilité publique.

Cette exception-là risque alors d'être l'exception de trop. Non pour la Corse. Tout le monde, ici, sait hélas qu'avec un peu de capital social, il est possible d'obtenir un permis de construire en zone interdite. Un petit coup d'œil sur le site internet d'U Levante (qui se fait l'écho du combat judiciaire de l'association) suffirait à s'en convaincre.

Non, cette exception-là risque fort d'avoir un goût amer pour les générations futures. Elle fera jurisprudence... Et ouvrira la porte aux exceptions en tout genre. Que dirons-nous dans 50 ans ? ■

La posidonie Utile et nécessaire

Certes la posidonie est belle. Mais s'il faut la protéger c'est que son existence est impérativement nécessaire à l'homme. Elle conditionne notre écosystème, notre économie et la qualité de nos eaux.

Contrairement aux végétaux inférieurs telles les algues, la posidonie est une plante à fleur marine. Endémique de Méditerranée, elle constitue de vastes prairies sous-marines, entre la surface et 30 à 40 mètres de profondeur. La posidonie est la clé de voûte de l'équilibre méditerranéen : elle contribue à l'oxygénation de l'eau (à raison de 14 litres d'oxygène quotidiens par mètre carré) et produit plus de matière végétale que la forêt tropicale. C'est un lieu de frayère, de nurseries et l'habitat permanent des milliers d'espèces animales et végétales. Consommée par des poissons et les oursins, elle conditionne indirectement l'économie via la pêche. Au niveau sédimentaire ensuite, l'herbier de posidonies stabilise les fonds sous-marins et amortit l'érosion des plages. Elle concourt aussi à la qualité de nos eaux.

Pas d'emploi pour la Corse

A priori un tel chantier devrait induire un grand nombre d'emplois dans la région bastiaise. Que nenni ! Le projet précise : "Les travaux de construction entraîneraient, pendant la phase de construction, un peu plus de 4 000 emplois supplémentaires par année de construction, dont 1 700 emplois directs si on se réfère au projet Carbonite. Tous ces emplois ne seront évidemment pas des emplois locaux, ni même internes à la Corse... Il n'est pas possible dans l'état actuel du projet de s'avancer plus avant sur ces éventuelles retombées sur l'emploi en Corse" (page 43).

Lupinu privé de plage mais pas de pollution

La dernière plage bastiaise va disparaître. Et même s'il restait quelques bancs de sable, qui amènerait ses enfants se baigner au bord du port ? À la pollution de l'eau, il faut aussi ajouter la pollution de l'air déplacée des quartiers centres vers les quartiers populaires. Est-ce là le volet justice sociale du développement durable ? Mais qui oserait se plaindre ? Dorénavant les Bastiais pourront tout à loisir regarder passer les bateaux, telles des vaches regardant filer les trains.

L'agrandissement du port actuel : option alibi

Deux projets d'implantation portuaire sont présentés au débat public. L'un deux est constitué par l'extension du port actuel. Option alibi ! Il faudrait, pour réaliser les travaux, arrêter l'exploitation du port pendant plusieurs mois, voire plusieurs années. Quelle CCI, Quelle compagnie maritime, quel syndicat, quelle ville peuvent se payer le luxe d'abandonner l'exploitation pendant pareil laps de temps ? Manipulation ? On est en droit de s'interroger quand on réalise, en lisant de le Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse que le choix est déjà fait. C'est écrit en ces termes (p 91) : il est prévu « d'une part, amélioration des conditions d'exploitation avec nouveau poste à quai et terre-pleins pour navires rapides dans l'actuel port de commerce et, d'autre part, extension des capacités portuaires pour la réalisation du site portuaire de la Carbonite ».

Des inexactitudes dans le dossier du débat

Le dossier du débat public est très technique. On nous abreuve de chiffres, de tableaux, de cartes, d'études d'impact. Le quidam moyen dont nous sommes ne peut être que convaincu par tant de précisions et de technicité. Le hic c'est que nous ne sommes pas ignorant sur toute chose. Or, sur nos domaines de compétences nous voyons bien qu'il y a des inexactitudes. Pourquoi écrire par exemple que la Corse compte 160 000 hectares de Posidonies quand tous les scientifiques (accord Ramoge) s'accordent à n'en dénombrer que 65 000, soit presque deux fois et demi moins. Certes cela diminue l'impact environnemental mais quantunque !

Le plan de financement est des plus flous

À ce stade du projet, les études sur le budget de fonctionnement n'ont pas été lancées. Le maître d'ouvrage (question du 13/3/07) admet que « les infrastructures portuaires suffisent rarement à payer l'amortissement. La rentabilité financière n'est pas une condition nécessaire d'une décision d'investissement de tels projets ». Les pouvoirs publics vont donc mettre la main à la poche. Combien ? Il semblerait de bonne gestion d'évaluer le montant de l'engagement avant cette décision. On peut s'interroger sur une démarche qui consiste à s'endetter sans prévoir ? Une question à laquelle on rapprochera un chiffre : 50 millions d'euros, le déficit du budget de la CTC en 2007.

Poussières d'amiante : danger pour la santé publique

Quand on connaît l'incidence de l'amiante sur la santé. Il faut s'étonner que nos élus puissent envisager, une seule seconde, de voir transiter des tonnes de déblais de terres amiantifères vers le lieu des travaux. Contraire au principe de précaution.

Le trait de côte fout le camp

Que restera-t-il de nos rivages ? Les scientifiques s'interrogent...

Va-t-on perdre des terres ? Les promoteurs du projet nous affirment que non.

L'incidence sur le trait de côte sera minime. À y regarder de plus près on s'aperçoit que les études restent à faire et que rien n'était leurs dires.

Les plages sont vivantes, elles engraisent ou disparaissent au gré des courants et des vagues. Celles de la côte orientale sont constituées de sable facilement mis en suspension par les houles de tempêtes normales¹. Les experts qui s'inquiètent de la modification du trait de côte affirment que « des travaux portuaires, [...] risquent de perturber gravement le transit des matériaux et de modifier de façon appréciable l'évolution du rivage »².

La question est grave. Quelles conséquences aura cette construction sur la plage de l'Arinella et plus loin encore ? Si les promoteurs du projet n'évaluent pas le problème, leur pronostic est susceptible d'être remis en cause par les scientifiques. Ainsi, le dossier du débat affirme que la seule conséquence sur le trait de côte sera un engraissement contre la jetée et, plus au sud, un dégraissement de la plage sur 10 m de large et 300 à 600 m de long. Cependant, les chercheurs affirment, eux, que la côte située entre Bastia et l'embouchure du Golu est stable « caractérisée par un transit littoral résultant faible ³. » Alors, comment pourrait-il y avoir engraissement ? D'ailleurs, en regardant les courts épis qui bordent actuellement la route du front de mer à Bastia on peut constater qu'ils n'ont donné lieu à aucun phénomène d'engraissement. Il serait intéressant de disposer de l'étude d'impact qui a précédé leur réalisation.

Deux textes contradictoires. Où est la vérité ?

La question est aussi de savoir quelles pourraient être les conséquences sur le grau de l'étang de Biguglia et sur le lido de La Marana ?

Pour réponse, le débat public offre deux textes à la sagacité du citoyen. Deux textes contradictoires. Où est la vérité ?

Ainsi le rapport des cabinets Sogreah – Catram – Jonction (lisible sur internet), indique, qu'il n'y a « pas de contraintes sédimentologiques spécifiques. Or, quelques lignes plus tard, il signale une « incidence possible du projet sur la dynamique sédimentaire du grau des étangs. ».



L'Arinella, demain!

Quant au dossier du débat public, il affirme lui, « qu'en aucun cas, l'extension sur le site de la Carbonite n'aura un impact sur le débouché de l'étang de Biguglia et le lido de la Marana. »

Ces informations opposées laissent apparaître que les promoteurs n'ont pas réalisé d'étude sédimentologique. Leurs propos doivent donc être pris avec le plus grand recul.

D'autant que les exemples d'érosion des plages et de bâtiments récemment détruits par les modifications du rivage liées à la construction d'ouvrages ne manquent pas en Corse. Ce que confirme le BRGM ⁴ : « L'équilibre morphologique des unités littorales dites « stables » peut être détruit notamment par [...] l'édification d'ouvrages longitudinaux et transversaux (épis, digues) qu'il convient donc de ne pas autoriser sans étude préalable sérieuse ».

Le dossier se tait sur les conséquences plus au nord. Or, les ouvrages « qui s'étendent plus loin au large, peuvent [...] canaliser] le transit qui, de parallèle devient perpendiculaire à la côte, et atteint des profondeurs où le sédiment est perdu »⁵.

La grande jetée envisagée pourrait donc aboutir, pour le littoral, à la perte définitive des sédiments entraînés vers les grands fonds. Les plages situées au nord de Bastia en souffriront-elles ? Rien n'est dit sur cette question. ■

1. Sogreap, BRGM, 1987, Catalogue sédimentologique des côtes françaises, La Corse.
2. Paskof Roland, 1983.
3. Gauthier Alain, 1989
4. BRGM, 1982, Le delta du Golu
5. Page 39