

**cndp**  
Commission  
nationale  
**du débat public**

**Bilan**  
**du débat public**  
**sur le projet**  
**de développement portuaire**  
**de Bastia**

mars 2007 - mai 2007

établi par le président  
de la Commission nationale  
du débat public

10 juillet 2007



La Commission nationale du débat public (CNDP) est saisie du projet de développement portuaire de Bastia par une lettre et un dossier du 3 Mars 2006, transmis par le Président du Conseil Exécutif de la Collectivité Territoriale de Corse.

Ce projet porte sur une extension du port de Bastia réalisable selon deux hypothèses : soit par extension du port actuel, soit par la création d'un nouveau port sur le site dit de la Carbonite. C'est la Collectivité Territoriale de Corse qui en est le maître d'ouvrage parce que le port de Bastia était précédemment un port d'intérêt national, mais la loi du 22 janvier 2002 relative à la Corse a transféré de l'Etat à la Collectivité Territoriale de Corse la compétence en matière de création, d'aménagement et de gestion des ports maritimes de commerce (et de pêche) ; le transfert a été effectif à compter du 13 Février 2004 et la Collectivité a décidé dès l'été 2004 de poursuivre les études engagées en 2002 par la Chambre de commerce et d'industrie de Bastia en vue de l'extension du port.

\*

Avant d'indiquer la décision qu'a prise la CNDP, rappelons la gamme des solutions auxquelles elle peut avoir recours lorsqu'elle est saisie d'un dossier ; elle dispose de deux grandes options qui à leur tour se subdivisent : en fonction de critères qui sont l'intérêt national du projet, son incidence territoriale, les enjeux économiques et sociaux, l'importance de ses impacts environnementaux, la CNDP peut considérer que le projet, soit mérite un débat public, soit ne le justifie pas ; dans le premier cas, deux modalités s'offrent à elle : ou bien elle organise elle-même le débat public et elle en confie la préparation et l'animation à une commission particulière qu'elle constitue ; ou bien elle peut en confier l'organisation au maître d'ouvrage et c'est cette dernière option qu'elle a retenue dans le cas présent.

En effet, la Commission nationale, dans sa séance du 5 avril 2005, décide que ce projet doit donner lieu à un débat public et en confie l'organisation au maître d'ouvrage, la Collectivité Territoriale de Corse, en précisant les modalités à respecter, que nous verrons plus loin. Sa décision prend en compte les différents éléments suivants :

- ✦ d'abord l'importance des aspects économiques et d'aménagement du territoire : la part importante du port de Bastia dans le trafic maritime de la Corse, son rôle dans la continuité territoriale entre l'île et le continent, les enjeux liés au renforcement de la capacité d'accueil maritime de la Corse, enfin les liens entre le projet et les problèmes d'aménagement de l'agglomération de Bastia,

- ✦ ensuite, les impacts sur l'environnement que pourraient comporter les deux variantes du projet, à la fois sur le milieu terrestre et surtout sur les milieux maritimes,

✦ enfin, le fait que la concertation menée jusqu'alors (mais depuis une date récente) s'était adressée à un certain nombre de grands interlocuteurs (élus représentants des collectivités, responsables de services administratifs, dirigeants de divers organismes économiques, responsables d'associations), mais n'avait fait encore que peu de place à l'information et moins encore à l'expression de la population ; or la première mission de la CNDP est de veiller à la participation de la population au processus d'élaboration des grands projets d'équipement.

\*  
\*\*

### Ce débat présente ainsi plusieurs particularités.

1. c'est le premier débat public qui a lieu en Corse et cela explique très vraisemblablement plusieurs des éléments qui l'ont caractérisé : le fait qu'il a fallu au début bien expliquer ce qu'est le débat public, ce que sont ses règles ; le fait qu'une forte proportion des premières interventions et des premières questions portaient sur le débat public lui-même, sur son organisation, sur son intérêt, sur l'influence qu'il peut avoir ; mais aussi le fait qu'après la phase de découverte et d'apprentissage, il a suscité un incontestable intérêt ; très souvent ceux qui en étaient les acteurs ont exprimé leur sentiment et leur satisfaction de constater l'implication citoyenne des Bastiais, de vivre un moment important de libre expression démocratique. On notera enfin, comme l'ont fait divers participants, que, malgré quelques moments de tension ou de polémique, les intervenants, pour une large part, se sont écoutés et qu'il y a bien eu débat.

\*

2. C'est le quatrième débat public qui porte sur un projet portuaire, mais chacun a présenté des caractéristiques différentes : le premier de tous les débats publics concernait « Port 2000 », le très important projet d'extension du port du Havre (novembre 1997 – mars 1998) ; le deuxième portait sur l'extension du port de Nice et la création de nouveaux postes à quai dans le prolongement du vieux port pour pouvoir accueillir les grands paquebots de croisière (novembre 2001 – février 2002) ; le troisième concernait le projet d'extension de la zone porte-conteneurs du port de Fos dit « Fos 2XL » (avril – juin 2004).

Ajoutons pour être complet que, lors de sa séance du 6 Juin 2007, la Commission nationale du débat public a recommandé au Port Autonome de Rouen de poursuivre la concertation engagée sur le projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen ; le projet comporterait peu de nouvelles infrastructures mais essentiellement des travaux de dragage pour creuser le chenal d'accès afin de pouvoir accueillir les futurs navires vraquiers de plus grande capacité.

\*

3. Enfin, comme on l'a dit, c'est un débat public dont l'organisation est confiée au maître d'ouvrage. C'est la quatrième fois que la CNDP a recours à cette formule et il n'est pas sans intérêt de remarquer que, dans trois de ces occasions, le maître d'ouvrage ou un des maîtres d'ouvrage conjoints aura été une collectivité locale.

Les deux cas précédents étaient les suivants : pour le projet d'aménagement de l'itinéraire routier Caen-Flers, les maîtres d'ouvrage conjoints étaient les Conseils généraux du Calvados et de l'Orne (débat public du 30 avril au 2 Juillet 2004) ; pour le projet de transport en commun en site propre de Saint Paul à Saint Benoît de la Réunion (lié au projet de réaménagement de la route du littoral), le maître d'ouvrage était le Conseil régional de la Réunion (débat public du 2 Septembre au 17 Novembre 2004).

Mais même si son organisation est confiée au maître d'ouvrage, c'est bien un débat public et non une simple concertation ; en effet ce sont les mêmes principes que lorsque la CNDP organise elle-même un débat public qui sont appliqués ; d'ailleurs cela est clairement indiqué dès la décision du 5 Avril 2006 : le débat public se déroulera sous l'autorité d'une personnalité indépendante que devra désigner la Collectivité territoriale de Corse ; cette personnalité, assistée de deux autres personnes avec qui elle formera la Commission de pilotage, « appliquera les principes et s'inspirera des méthodes préconisées par la CNDP ; elle entretiendra à ce titre un contact direct avec cette dernière.

Le maître d'ouvrage lui soumettra le projet de dossier du débat ainsi que le calendrier et les modalités d'organisation du débat avant qu'ils ne soient proposés à la CNDP. »

M. Maurice JOUBERT, ancien Préfet, sera désigné comme Président de la Commission de pilotage et, sur sa proposition, les membres en seront M. Jean-Claude DARRAS, ancien Président de Tribunal Administratif, et M. Yves POGGI, ancien professeur de l'enseignement supérieur.

Comme elle l'avait fait dans des cas similaires, la CNDP a désigné l'un de ces membres pour suivre la préparation de ce débat public ; il s'agissait de M. MERCADAL, Vice-Président ; ensuite et tout au long du déroulement du débat, la CNDP a apporté ses conseils et son appui chaque fois que nécessaire à la Commission de pilotage.

Enfin, comme on le verra ci-après, le débat public a mis à la disposition du public les moyens d'information et les moyens d'expression qui sont maintenant utilisés couramment dans tous les débats publics.

\*  
\*\*

### L'organisation du débat public.

1. Le débat public a été préparé, comme cela se fait habituellement, par des rencontres entre le Président du Comité de pilotage (seul ou accompagné des membres du comité) et les divers représentants du maître d'ouvrage et avec les grands acteurs du débat : élus, représentants des organismes économiques, responsables associatifs...

Dans le cas présent, la désignation tardive du Président, puis sur sa proposition des membres du Comité de pilotage, n'a pas permis que cette phase prenne toute son importance et atteigne tous ses objectifs ; réduite à guère plus de deux mois, de mi-Décembre 2006 à mi-Février 2007, elle n'a sans doute pas permis, malgré les efforts de M. JOUBERT, de M. DARRAS et de M. POGGI, que se développent les contacts personnels entre futurs acteurs du débat qui favorisent l'établissement de relations de confiance entre les uns et les autres et facilitent ensuite l'engagement du débat.

2. Néanmoins le calendrier qui avait été prévu a pu être pour l'essentiel respecté et la CNDP, à sa séance du 7 Février 2007, pouvait examiner le projet de dossier du maître d'ouvrage et arrêter le calendrier du débat, du 6 Mars au 16 Mai 2007. Elle considéra que le dossier était suffisamment complet pour que l'on puisse ouvrir le débat public, en précisant cependant qu'il devrait comporter une analyse juridique plus précise sur le point sensible (on pourra le vérifier pendant le déroulement du débat) de la protection des posidonies. Cette demande sera satisfaite de deux façons ; d'une part le texte même du dossier sera sur ce point revu, corrigé et complété avant la mise en forme définitive et l'impression du dossier du débat ; d'autre part, la Collectivité territoriale de Corse confia à un professeur agrégé de droit public, Madame Jacqueline MORAND-DEVILLER, professeur à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, la réalisation d'une expertise sur ce sujet. Cette consultation juridique put ainsi être rendue publique pendant le débat, en particulier avant la réunion thématique sur les aspects environnementaux.

3. Le débat public a été ouvert par la diffusion de plusieurs documents d'information et par l'ouverture du site Internet.

Deux documents ont été imprimés et diffusés à 4 500 exemplaires : la brochure « le débat public et vous » (4 pages) qui présente le débat public, son organisation, son calendrier, le rôle de la Commission de pilotage, etc..., et le document de synthèse présentant le dossier du maître d'ouvrage (12 pages).

Le dossier du débat existe aussi dans sa version complète (une centaine de pages) ; il a été imprimé en 3 000 exemplaires adressés aux acteurs institutionnels et mis à la disposition du public ; en effet, les différents documents du débat public étaient disponibles dans une douzaine de lieux couramment fréquentés par le public (mairie, hôtel de région, chambre de commerce de Bastia, etc) à compter du 28 Février.

D'autre part, une exposition présentant des panneaux, des documents et un film a été organisée pour le public ; installée d'abord au terminal nord du port de commerce, elle a, après quelques semaines et compte tenu de la faible fréquentation que l'on avait constaté, été transférée dans les quartiers sud de Bastia.

Enfin le site Internet a mis à la disposition du public à compter du 26 Février les différents documents du débat et les 8 études économiques ou environnementales qui avaient été faites antérieurement à la demande du maître d'ouvrage.

On voit ainsi que les quelques critiques qui ont été formulées au début du débat à l'encontre de l'information considérée comme trop tardive ou insuffisante ne peuvent être retenues : cette information a été faite avant même l'ouverture du débat (qui a commencé le 6 Mars) et, comme l'ont reconnu bon nombre de participants, elle a été très complète.

Il faut ajouter d'ailleurs que tout cela avait été annoncé par M. JOUBERT et la Commission de pilotage lors de la conférence de presse qu'ils ont tenue le 15 Février et que la presse en avait bien rendu compte, comme elle l'a fait ensuite de façon régulière et approfondie tout au long du débat.

### 4. Les moyens d'expression mis à la disposition du public :

Le premier d'entre eux, celui qui retient le plus l'attention, ce sont les réunions publiques ; le programme de ces réunions avait été organisé de façon simple mais bien structurée : une réunion d'ouverture ; quatre réunions thématiques permettant de traiter de façon approfondie les grandes questions que soulève le projet : la fonction économique du port, les caractéristiques techniques du projet, les aspects environnementaux, les enjeux de l'interface ville-port ; enfin une réunion de clôture.

Mais il ne faut pas oublier les autres moyens d'expression qui offrent d'autres possibilités à ceux qui ne peuvent pas aller aux réunions ou qui n'osent pas s'exprimer en public ; ces moyens permettant aussi à d'autres de préciser ou d'approfondir leurs prises de position.

C'est d'abord le site Internet qui accueille les avis et les contributions (il y a eu 11 contributions dont certaines particulièrement détaillées et approfondies).

Il y a aussi le système de questions-réponses (en plus des questions posées en réunion, une dizaine de questions ont été destinées à la Commission de pilotage et une quarantaine au maître d'ouvrage).

Il y a enfin les cahiers d'acteurs qui permettent aux auteurs de contributions particulièrement argumentées de voir celles-ci imprimées et diffusées dans le public comme l'avait été le dossier du maître d'ouvrage au début ; c'est donc un moyen essentiel pour assurer le pluralisme du débat. Il y a eu 13 cahiers d'acteurs émanant d'organismes économiques, d'associations ou enfin de collectivités locales ou mouvements politiques, qui ont été tiré à 2 000 exemplaires. Il y a eu également un cahier d'experts qui a permis à certains de ces derniers d'apporter des précisions à la suite des critiques dont ils avaient fait l'objet.

\*  
\* \*

### Le déroulement du débat public.

Le débat s'est donc déroulé du 6 Mars au 15 Mai 2007.

Si l'on en prend une vue d'ensemble, on ne peut formuler qu'un seul regret : il est resté sans doute trop uniquement bastiais, car ses enjeux vont certainement au-delà du chef-lieu de la Haute Corse ; mais le parti retenu de tenir toutes les réunions à Bastia ne pouvait certainement qu'avoir cette conséquence. On relèvera cependant que telle contribution ou tel cahier d'acteur (par exemple de l'Association du Vieux Sartène) montrait que l'on pouvait se sentir concerné par le projet au-delà des limites de l'agglomération bastiaise. Pour le reste, on peut considérer que le débat public a bien atteint ses divers objectifs : informer le public, lui permettre de s'exprimer, éclairer la décision future du maître d'ouvrage. En effet, compte tenu des dimensions modestes de la zone géographique qui s'est sentie impliquée, la participation est convenable : un millier de personnes environ ont participé aux réunions publiques ; il y a eu entre 4 500 et 5 000 connexions au site Internet, etc...

D'autre part, on a constaté que progressivement le débat public prenait son rythme de croisière et que les échanges devenaient plus nourris. La première réunion a été un peu formelle, marquée par les interventions des divers représentants des institutions ; cela est assez fréquent dans les débats publics mais beaucoup avaient critiqué, à juste titre, qu'une place plus large ne soit pas donnée au public. La correction a été faite dès la séance suivante et l'on a vu le nombre d'interventions s'accroître et se diversifier.

On a vu les acteurs s'organiser et deux regroupements associatifs se sont créés à l'occasion du débat public : le Collectif Port Bastia et le Collectif des Contribuables Bastiais.

On a vu enfin combien progressait la préparation des réunions : pour les séances suivantes, de plus en plus nombreux étaient ceux qui appuyaient leurs propos sur la présentation d'un diaporama qui pouvait ensuite être mis sur le site Internet. Il apparaissait ainsi que les uns et les autres s'étaient véritablement appropriés l'outil débat public.

\*  
\* \*

### Les apports du débat public.

Celui-ci a permis d'aborder toute la gamme des questions liées au projet de développement portuaire de Bastia.

#### **1. les enjeux du projet et son opportunité.**

Ces différents aspects, étroitement liés entre eux, seront débattus tout au long du débat, soit en tant que tels, soit en relation avec d'autres thèmes.

On peut noter un décalage sensible entre l'appréciation portée sur les différents enjeux et l'avis quant à l'opportunité du projet.

L'importance des enjeux est admise par tous ; certains l'affirment clairement comme base de leur argumentation avant d'exprimer leur position ; pour d'autres, elle apparaît comme un préalable, formulé de façon plus ou moins explicite, de leur raisonnement.

De façon unanime, il est reconnu qu'il était absolument indispensable d'améliorer la sécurité des mouvements portuaires, qui devrait même être assurée dès aujourd'hui ; même ceux qui contestent tous les autres aspects du dossier reconnaissent qu'il s'agit là d'une « contrainte incontournable ».

Il faut répondre mieux, non pas seulement à la demande future de transport, mais déjà maintenant à la demande actuelle, car la Corse est en retard en matière de transport par rapport à d'autres îles.

De même la nécessité d'améliorer le cadre portuaire et les conditions d'accueil de ses usagers n'est pas contestée.

Il y a encore un accord assez large sur l'importance des enjeux économiques et sociologiques, sur la place essentielle que tient le port dans la vie de Bastia et plus largement de l'île ; bref, pour la plupart le statu quo est impossible.

**2. Les avis sont beaucoup plus divers, ils sont même très opposés, lorsqu'il s'agit de se prononcer sur l'opportunité du projet présenté.**

Pour les uns, la situation actuelle du port, le fait que Bastia n'a pas connu de réalisation importante depuis des années, la nécessité de créer des conditions favorables à son développement, imposent de réaliser le projet. Ce sont, outre bien sûr la Collectivité Territoriale de Corse, la Ville de Bastia, Ville di Pietrabugno, Rinnovu (qui se présente dans son cahier d'acteur comme « mouvement nationaliste corse »), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute Corse, l'Union Maritime (qui associe tous les professionnels portuaires), l'Union régionale des métiers de l'hôtellerie, les Unions commerciales de Bastia, le Collectif des contribuables bastiais et enfin des particuliers. Cette prise de position favorable s'accompagne le plus souvent du souci que la réalisation se fasse dans le respect de l'environnement et, pour cela, que les études préalables soient réalisées et les mesures compensatoires prises. D'autre part, certains conditionnent leur avis favorable au règlement du problème de financement ; c'est le cas notamment du Collectif des Contribuables Bastiais, de Rinnovu et de M. Jean BAGGIONI, Maire de Ville-di-Pietrabugno, qui a développé ce point dans des interventions et contributions très argumentées.

Pour d'autres en revanche, ce projet est inacceptable en raison de ses conséquences économiques et plus encore de ses conséquences environnementales, mais aussi de son coût. Ce sont principalement les associations de défense de l'environnement : le Poulpe, U Levante et le Collectif Port Bastia qui les regroupait, l'Association du Vieux Sartène, mais aussi le Président des plaisanciers bastiais et des particuliers.

On remarquera que, dans un cas comme dans l'autre, l'avis sur l'opportunité est presque toujours exprimé par référence à l'option Carbonite. Pour ceux qui sont favorables à l'extension du port, c'est la seule solution réaliste : l'extension sur le site actuel engendrerait de telles perturbations pendant la phase des travaux qu'elle leur apparaît irréalisable. Inversement, l'opposition à la réalisation d'une extension est fondée sur les conséquences dommageables d'une réalisation à la Carbonite ; ceux-là s'attardent peu ou pas à critiquer l'hypothèse de l'extension sur place ; en revanche ils plaident pour un simple aménagement du site actuel, sans d'ailleurs en définir bien précisément les modalités.

Notons aussi qu'une minorité plaide contre ce qui pourrait favoriser une concentration des mouvements de voyageurs sur Bastia et se déclarent donc à la fois opposés à l'extension du port de Bastia et favorables à des aménagements des autres ports, qui permettraient de mieux répartir le trafic. Enfin, certains se déclarent défavorables à toute augmentation du trafic maritime et favorables au contraire au développement des liaisons aériennes, mais ils suscitent aussitôt de nombreuses critiques compte tenu des nuisances que provoquerait l'accroissement du trafic aérien.

Le débat sur l'opportunité s'appuie sur des conceptions différentes quant à ce que doit être le développement de la Corse, la place que peut y tenir le tourisme, les formes que l'on souhaite pour ce développement touristique ; on retrouve là très logiquement les discussions qui ont eu lieu périodiquement au cours des dernières décennies et qui opposent des conceptions différentes de l'avenir de la Corse ou même de la société de façon plus générale.

Enfin, ces prises de position sur l'opportunité du projet soulèvent aussi des questions sur le moment auquel a lieu le débat : est-il normal de discuter d'un projet en particulier alors que n'est pas encore adopté le document de planification plus général dans lequel il devrait trouver place ? En effet l'élaboration du PADDUC (plan d'aménagement et de développement durable de la Corse) n'est pas encore terminée ; d'autre part, même s'il prévoit des aménagements portuaires, il n'est pas très explicite à ce sujet.

### 3. La localisation et les caractéristiques du projet.

a) On l'a vu dans le paragraphe précédent, les prises de position quant à l'opportunité du projet comportaient en même temps un avis quant à la localisation ; pratiquement personne n'a défendu l'idée d'une extension du port sur son site actuel. Ceux qui considèrent que l'extension est nécessaire considèrent pour la plupart qu'elle ne peut se réaliser qu'à la Carbonite ; ils rappellent que ce site a été retenu après étude de nombreux autres ; quelqu'un indique même que c'est déjà là qu'il y a quarante ans la Jeune Chambre Economique avait proposé d'implanter un port. Ceux qui considèrent qu'un tel projet est déraisonnable n'acceptent que des aménagements du port actuel<sup>1</sup>. A cet égard, il y a eu un moment d'interrogation ou de confusion lorsqu'il est apparu que des travaux étaient prévus sur le port actuel pour un montant de 26 millions d'euros (accostage le long du Quai des Martyrs et extension des terre-pleins Nord) ; le débat a permis de clarifier les choses : il ne s'agissait pas d'anticiper sur la future décision d'extension, mais bien de réaliser des travaux d'adaptation d'ores et déjà nécessaires et cette « phase 0 » avait été décidée par la Collectivité Territoriale de Corse en Juillet 2004.

b) Des discussions parfois assez poussées ont eu lieu sur les caractéristiques que pourrait avoir un port implanté à la Carbonite et en particulier sur son orientation vers le nord ou vers le sud. Les arguments échangés s'appuyaient sur l'orientation et la force des courants et des vents ; les indications contenues dans le dossier du maître d'ouvrage ont été contestées, notamment par le Collectif Port Bastia, mais les experts ont défendu leur position.

c) Plusieurs des partisans d'un port à la Carbonite ont souligné que ce transfert devrait favoriser une réorganisation du commerce local et permettrait une réorientation du port actuel pour accueillir les croisières et en faire un port de plaisance et de grande plaisance, mais ils n'ont guère précisé les modalités de réaménagement ; je rappelle que le Président des plaisanciers de Bastia s'est prononcé contre cette solution.

d) Il faut signaler enfin que des propositions alternatives ont été avancées (embouchure du Golo, Aleria) sans qu'en soient précisés les avantages ou inconvénients.

<sup>1</sup> Il faut cependant signaler la position spécifique du Comité régional des pêches maritimes : il est opposé au site de la Carbonite pour les raisons que l'on verra plus loin mais, sans se prononcer explicitement sur une extension, il souhaite des travaux dans les sites actuels, améliorant les conditions d'exercice de la pêche.

### 4. Les conséquences et les impacts.

#### a) *Conséquences en termes d'urbanisme.*

L'extension réalisée sur le site actuel ne pourrait qu'aboutir à une aggravation des problèmes actuels (de circulation ou autres), soulignent ceux qui sont favorables à la Carbonite ; le seul moyen d'améliorer la situation serait de réaliser une rocade ; compte tenu du relief et de la densité urbaine, celle-ci serait très coûteuse : le chiffre de 250 millions a été cité, c'est à dire à peu près le même coût que l'extension du port.

L'implantation à la Carbonite rendrait plus facile l'insertion de la voirie nécessaire ; elle serait surtout, souligne notamment la ville de Bastia, l'occasion de réorienter la ville vers le sud, de restructurer les quartiers sud. Mais certains soulignent qu'alors le risque serait grand que les passagers des navires rejoignent directement leurs lieux de vacance en oubliant Bastia et que, dans ce cas, les bénéfices attendus sur le plan de l'activité économique ne se concrétisent pas.

#### b) *Conséquences pour les activités liées à la mer.*

Se plaçant toujours dans l'hypothèse d'une implantation à la Carbonite, plusieurs personnes ont souligné les conséquences défavorables qu'elle aurait pour leurs activités.

C'est le cas des pêcheurs car l'implantation de ce port empièterait sur les zones de pêche des unités de pêche côtières ; or, sur 17 bateaux de pêcheurs professionnels, 12 sont de petites unités qui ne peuvent pêcher qu'à proximité du littoral. Elle annihilerait les effets attendus de l'immersion des récifs artificiels prévue à l'été 2007. L'empiètement sur la zone littorale pourrait avoir également des effets à plus long terme car c'est là que se reproduisent de nombreuses espèces et donc la ressource pourrait en être affectée.

Pour les mêmes raisons plusieurs sites de plongée sous-marine disparaîtraient.

#### c) *Les impacts sur l'environnement.*

Ils sont le premier motif d'opposition au projet et c'est le point qui a suscité les prises de position les plus nombreuses, les plus passionnées et les plus argumentées.

Le principal problème soulevé a été celui de la possible destruction des herbiers de posidonies et d'autres espèces protégées. La posidonie, qui fait l'objet de mesures de protection par la réglementation européenne et française, est en effet importante en termes de bio-diversité car ses herbiers abritent et nourrissent de nombreuses espèces. La discussion a porté sur les surfaces colonisées autour de la Corse (les chiffres figurant dans le dossier du maître d'ouvrage ayant été contestés comme supérieurs à la réalité) ; les aspects juridiques ont aussi été largement discutés et à cet égard, l'expertise confiée à Madame MORAND-DEVILLER a été utile puisqu'elle est parvenue à temps pour la réunion consacrée aux aspects environnementaux.

Mais d'autres questions sont aussi revenues à plusieurs reprises et en particulier les conséquences de la réalisation du port à la Carbonite, les perturbations des courants qui en résulteraient, les modifications possibles du littoral, enfin les impacts possibles sur l'étang de Biguglia, sur le cordon lagunaire de la Marana et sur la plage de l'Arinella.

d) Enfin ont été évoqués les impacts du chantier pendant la phase des travaux. On a souligné que la transformation du site actuel entraînerait, d'une part, de fortes contraintes pour l'activité portuaire (les rendant difficilement réalisables) et, d'autre part, de fortes nuisances pour le centre ville, notamment du fait de la circulation des camions.

Dans l'hypothèse de travaux à la Carbonite, beaucoup se sont inquiétés de l'importance du trafic de camions qui en résulterait pour répondre aux besoins d'apport de matériaux : les chiffres de 500 et même 1 000 mouvements de camions par jour ont été évoqués. Pour les experts, la « cadence théorique » de 530 camions correspondrait à l'hypothèse où le chantier serait intégralement approvisionné depuis des carrières corses par voie terrestre ; pour eux, cela montre qu'un approvisionnement purement terrestre est irréaliste et qu'il faudra le plus possible utiliser la voie maritime, ce qui permettrait de réduire fortement le trafic routier (au moins de 10 à 1).

D'autre part, beaucoup d'inquiétudes se sont exprimées lorsqu'est apparue l'éventualité que soit utilisés des matériaux amiantifères. Il a été précisé que ces matériaux ne proviendraient pas de carrières mais qu'était étudiée la possibilité de réutiliser des stocks de dépôts amiantifères pour remplir des caissons étanches qui constitueraient les digues ; cela supposerait un strict contrôle des conditions de sécurité d'une telle utilisation.

\*

### 5. La question du financement.

Elle est revenue régulièrement de la première à la dernière réunion.

Eclairons un point : certains ont considéré comme inacceptable que le dossier du maître d'ouvrage ne comporte pas d'indications précises sur le financement du projet. Or il faut bien distinguer deux choses :

✦ naturellement, le dossier soumis au débat doit comporter une évaluation aussi précise que possible du coût de l'ouvrage et des indications sur **les modes de financement** possibles, c'est à dire sur la ou les façons dont il pourrait être financé le moment venu ; ces deux points concernent très naturellement le public en tant que citoyen et en tant que contribuable,

✦ en revanche, au moment où a lieu le débat public, c'est à dire à un moment où toutes les options ne sont pas encore tranchées, où les études techniques n'ont pas encore permis de définir un projet détaillé, il est absolument impossible de présenter un **plan de financement** précis. D'ailleurs, si cela se réalisait le public ne manquerait pas de dire, à juste titre, que le projet est complètement « bouclé » et qu'il n'est plus temps d'en débattre.

Ces précisions étant apportées, on peut constater qu'il y a eu un vrai débat sur la question du financement ; deux éléments essentiels se dégagent nettement :

- ✦ d'une part, pour beaucoup d'intervenants, élus, associations ou particuliers, le souci d'exclure les financements privés, afin d'assurer que cet ouvrage public reste bien de la maîtrise des collectivités publiques et qu'il n'y ait pas de risque de dépendance à l'égard d'intérêts privés,
  
- ✦ mais, d'autre part, des interrogations se sont exprimées. Compte-tenu de ce que prévoit le Programme Exceptionnel d'Investissement (une cinquantaine de millions d'euros en 15 ans pour les 7 ports de Corse), on constate l'écart entre les crédits disponibles et le budget prévu (220 à 260 millions d'euros selon l'option retenue). La Chambre de Commerce a confirmé qu'elle était prête à apporter 30 % du financement si sa concession était étendue à la Carbonite, mais on sait qu'il ne faut pas attendre de crédits de l'Union Européenne en complément de ceux de l'Etat et de la Collectivité territoriale ; le problème de ressources complémentaires (l'emprunt) est donc posé, d'autant plus que plusieurs acteurs, notamment la Ville de Bastia par la voix de son Maire lors de la dernière réunion, ont souligné qu'il était souhaitable que l'extension du port se réalise dans les 10 ans à venir.

\*

6. Enfin a été évoquée la suite du débat public et plusieurs souhaits ont été exprimés à cet égard : lorsque le maître d'ouvrage aura arrêté sa décision de principe, il faudra progressivement mettre au point le projet et l'inscrire dans un schéma inspiré des principes du développement durable et prenant donc en compte tous les aspects : **les impacts sur l'environnement** bien sûr (d'où l'intérêt de la constitution d'un comité scientifique indépendant), mais aussi l'urbanisme et les aménagements urbains ; il faudra d'autre part que le dialogue qui s'est institué au cours du débat public se prolonge dans la ou les phases de concertation qui suivront.

\*  
\* \*

## **Projet de développement portuaire de Bastia**

---

Ce bilan et le compte-rendu établi par M. Maurice JOUBERT, Président de la Commission de pilotage, seront rendus publics au plus tard 2 mois après la fin du débat, c'est à dire le 16 Juillet prochain.

La Collectivité territoriale de Corse disposera alors de 3 mois maximum pour rendre publique sa décision concernant la suite qu'elle donnera au projet ; comme je le précise dans chaque bilan, il sera important que cette décision soit motivée et qu'elle le soit par rapport aux arguments qui ont été développés pendant le débat public ; en effet, on l'a vu, des positions très différentes se sont exprimées, que le débat public ne cherche pas à quantifier car il n'est ni un référendum, ni un sondage ; la Collectivité territoriale de Corse, autorité compétente, est pleinement libre de son choix mais il est important qu'elle en fasse connaître les raisons.



**Yves MANSILLON**  
Président  
de la Commission nationale  
du débat public



**Commission nationale du débat public (CNDP)**

6, rue du Général Camou 75007 Paris  
Tél. : 01.42.19.20.26 - Fax : 01.42.19.17.90  
[contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)