

## **Contribution au Débat Public**

**Pour une autre problématique préalable à l'extension du port de Bastia**

Le 23/03/07

[nsecondi@wanadoo.fr](mailto:nsecondi@wanadoo.fr)

Document provisoire établi à partir de premières réflexions et de travaux effectués par

Nicolas **SECONDI**

*Ingénieur-économiste et ingénieur-système*

*Ex-directeur d'études auprès de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire)*

*Ex-responsable des études de transport d'une Région auprès d'un SGAC .*

*Rédacteur d'études pour le compte des commissions européennes ;*

*Ex- chargé de travaux dirigés auprès de l'ESSEC*

*Expert- Membre de l'Association Internationale des Experts Scientifiques du Tourisme*

*Membre de « l'Association pour l'Europe de la Mer »(ACEM)*

*avec la participation à titre privé d'autres experts, géographes, économistes, ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, experts portuaires ...*

*Ce document informel et provisoire est susceptible d'être complété précisé modifié et ajusté par d'autres approches ultérieures et présenté comme une contribution collective .*

**Ce document conduit seulement à démontrer que, et pour de multiples raisons,**

**le projet proposé DOIT être remis en cause sur le fond ,prendre le temps d'être réétudié sans préjugé, et ne saurait être accepté ;LA PROCEDURE DEVRA ETRE AJOURNEE**

1 \* Les échanges et prises de position ne permettent pas, en l'état actuel de présentation du dossier, de déterminer une vision constructive et suffisamment fondée pouvant être retenue quant à l'avenir du Port de Bastia

Si l'évolution de la situation et notamment l'importante augmentation continue enregistrée du trafic maritime nécessite une série de mesures appropriées pour y faire face

- des incertitudes majeures demeurent quant aux impacts prévisibles, sur Bastia et sur la Corse, des choix proposés

- les options possibles n'ont pas été toutes analysées et certaines ont été écartées sans investigation

- des éléments imprévisibles n'ont pas été envisagés même à titre d'hypothèses

-les prévisions ne résultent que de simples extrapolations linéaires à partir de la situation actuelle sans que soient pris en compte les infléchissements pouvant résulter d'une politique volontariste de la CTC aussi bien dans l'orientation de la politique d'ensemble des transports de la Corse qu'à celle du tourisme en Corse; or ces orientations qui sont du ressort principal de la CTC peuvent être déterminantes

**le dossier ne saurait être adopté en l'état car il ne permet pas de choisir de manière sûre entre les options telles qu'elles sont proposées.**

## 2\* La démarche proposée est restrictive et biaisée

La confection d'un document tout fini et bouclé ne permet pas une approche véritablement constructive et démocratiquement participative de l'ensemble des citoyens de Bastia sur ce dossier capital pour leur avenir ; la convocation au débat n'apparaît dès lors que comme purement symbolique et formelle (pour répondre aux obligations de la loi et encore on peut s'interroger quant à la transparence de la démarche, au rythme accéléré et à la composition de la commission régionale) ; dès lors le choix des citoyens ne peut se faire qu'orienté vers une seule solution, celle présentée dans le document comme étant la solution l'autre semble purement figurative ; tel semble être le but du livret intitulé « dossier du débat » lequel n'incite nullement à une réflexion stratégique et ne permet même pas de contester valablement sur la validité des options retenues puisque les bases des calculs et résultats intermédiaires des travaux des bureaux d'études ne sont pas fournis. Dans ces conditions il ne peut servir de base à l'établissement d'un document de travail pour dégager une synthèse véritablement impartiale et constructive

L'avis des techniciens reste insuffisant puisqu'aucune démarche d'urbaniste associée à une analyse de type schéma complet de transport urbain n'a été envisagée valablement.

### **Une démarche autre et complémentaire s'impose**

3\* En fait ce que l'on serait en droit d'attendre c'est une présentation ouverte et transparente laquelle permette de faire de véritables simulations d'ensemble des divers choix possibles ainsi que de leurs combinaisons. Pour une question de cette importance dans laquelle tous les éléments interfèrent on ne saurait se limiter à quelques considérations thématiques ; la Corse est un système fragile et une mutation aussi significative sur Bastia que celle envisagée est de nature à avoir des répercussions sur l'ensemble de la Corse ; et même au-delà or aucune stratégie sur la place de la Corse en Méditerranée n'est envisagée ; en outre l'extension proposée peut dénaturer voire hypothéquer certaines évolutions pourtant souhaitables.

### **Des solutions alternatives d'ensemble restent à envisager et à proposer**

4\* S'il est clair que le port de Bastia revêt aujourd'hui une importance majeure en Méditerranée notamment en trafic passagers rien n'indique qu'il serait souhaitable de la conforter ainsi et sur ces bases.

d'abord il n'est pas certain

- que cette tendance doive inéluctablement perdurer alors que des destinations concurrentes émergent rapidement (Croatie Bulgarie...notamment..)
- que la venue massive en voiture en Corse, avec ou sans camping-car, n'ait pas intérêt pour la Corse et pour les usagers à être résorbée par des solutions autres (location sur place hébergements alternatifs, taxation différenciées et plus en harmonie avec les taxations européennes pour services de qualité similaire)
- que l'on ne puisse être amené à considérer comme très inopportun et déséquilibrant de renforcer la concentration et la fréquentation touristique sur l'aire de Bastia ; est-il judicieux et bénéfique en effet que les touristes qui se dirigent vers le Sud de la Corse arrivent par le Nord et fassent un long trajet avec leur véhicule personnel sur des routes au demeurant sursaturées surtout en période pointe pour arriver à leur destination finale ?

## **L'accroissement d'un afflux massif sur Bastia n'est pas inéluctable ni souhaitable**

5\*Le fait de permettre et d'assurer des dessertes maritimes croisées de la Corse avec divers ports du continent ne semble pas, surtout en période de pointe, un facteur décisif dès lors où la Corse dispose indépendamment de Bastia de cinq autres ports (lesquels desservent régulièrement le continent ou qui sont reliés avec plusieurs ports du continent) ; seul Sète ou Barcelone mériteraient sans doute une attention plus particulière.

**D'autres ports que Bastia et d'autres possibilités existent et ne sont pas analysés.**

6\* Le flot touristique entrant par voie maritime par le port de Bastia ne saurait à l'avenir s'accroître de manière exagérée (l'accroissement de 10% annuel du trafic de voitures ne saurait se poursuivre) notamment en période de pointe sans se révéler préjudiciable et ce à divers niveaux. Peut-on admettre que l'aire de Bastia à elle seule déséquilibre ainsi toute l'île et que l'on laisse ce déséquilibre s'accroître voire que l'on l'encourage ?

Il ne semble guère opportun que Bastia devienne l'unique plateforme logistique pour l'ensemble de la Corse ; certes en l'état actuel implanter deux grandes plateformes logistiques pourrait paraître excessif et surdimensionné. Il n'en demeure pas moins souhaitable qu'une dissociation puisse s'opérer afin de séparer ce qui nécessite de grandes aires de stockage spécifiques (ciment et autres matériaux de construction, hydrocarbures et produits agricoles de la plaine orientale) d'avec le reste des trafics de fret.

La concentration de tous les trafics et la palette exhaustive offerte en chaque port pour tous les types d'import-export ne semble plus judicieuse ; l'effet d'économie d'échelle en la matière n'est plus pertinente.

**La concentration sur Bastia est déséquilibrante et pénalisante pour toute la Corse**

7\* Le fait que Bastia n'ait pas la capacité d'accueillir tout au long de l'année des bateaux de croisière est sans doute regrettable mais ce cas de figure est très exceptionnel et non récurrent ; des mesures de désencombrement afin d'optimiser la gestion du port peuvent et doivent être prises ne serait-ce qu'en libérant et déplaçant des places réservées au trafic de fret ; des possibilités d'ancrage au large sur ponton avec navette de liaison vers la ville peuvent s'envisager marginalement ;

bref ce problème ne saurait en aucun cas servir de prétexte pour réserver l'ensemble du port actuel aux seuls croisiéristes et rejeter tous les autres trafics portuaires hors la ville.

En outre attirer des croisiéristes implique d'abord une complète remise en valeur touristique de la ville de Bastia à l'instar de ce qui se pratique en Toscane par exemple ou sur la côte adriatique, voire de monter des actions de promotion concertée avec ces villes. Une attention spécifique pourrait être tournée en direction du cap Corse et de Saint Florent.

**Les croisiéristes sont certes à attirer sur Bastia mais s'ils viennent ils ne sauraient occuper tout le Port ; le chiffre de 50.000/an pourrait être un bon objectif et correspondre à des retombées de l'ordre d'environ 8 à 10 Millions d'euros.**

8\* Le transit des touristes par Bastia lui ne bénéficie guère à l'agglomération bastiaise et nombreux sont les commerçants de la ville qui se plaignent très amèrement de cette absence de retombées . Une implantation excentrée du port ne ferait qu'accroître ce déficit et la mise en place de navettes serait à cet égard inopérante .

Pour que la situation change favorablement c'est toute une politique d'ensemble qu'il convient de mettre en œuvre et visant à requalifier le patrimoine urbain dans sa globalité ; à prévoir et inciter à l'aménagement d'équipements hôteliers et de restauration en nombre et qualité appropriés (2 ou 3 grands hôtels ou davantage ; à valoriser l'artisanat (quartier rue san angelo) et les activités culturelles de qualité (Opéra,); à créer un grand centre moderne de rencontres et de conférences ouvert sur toute la Méditerranée et susceptible d'être une vitrine, à mettre en oeuvre une politique d'urbanisme urbaine et commerciale cohérente ; Bref une politique euro- méditerranéenne innovante et vigoureuse axée sur la qualité, positionnée à l'articulation et à la jonction d'univers culturels proches et pourtant distincts. Le cadre urbain ancien de Bastia le mérite pleinement et les deux plans financés par l'Europe auraient dû y être intégralement consacrés ; tel n'a pas été le cas puisqu'ils ont été affectés aux tunnels et aux parkings.

Une autre gestion et une autre vision prospective s'impose donc préalablement à l'extension du port; en tout cas autre la gestion doit être autre qu'une simple extrapolation des pratiques et des tendances enregistrées.

**Une requalification dynamique de Bastia s'impose préalablement à l'extension éventuelle du port afin que la ville en bénéficie effectivement**

9\* les retombées économiques du transit des touristes (et même si ce transit bénéficie aussi à l'agglomération bastiaise ) doit être optimales pour l'ensemble de la Corse.

En terme de bilan coût-avantages il apparaît que l'on ne peut globalement apprécier l'intérêt de l'activité touristique sans une évaluation analytique détaillée de toutes les retombées directes , indirectes et induites qui lui sont imputables ; ainsi doit-il en être pour le port de Bastia comme pour tous les autres équipements ou infrastructures de l'île

Les retombées économiques par exemple au niveau des grandes surfaces ne sauraient être du même ordre que celles retirées de l'hôtellerie-restauration familiale même si les unes et les autres participent à la constitution du tissu économique .

En ce qui concerne l'impact économique direct on doit s'interroger sur l'origine locale ou non des services et produits (et donc finalement sur la nature et la destination des retombées); Ainsi ce n'est pas parce qu'un siège social est implanté en Corse que le personnel susceptible d'y travailler est effectivement domicilié –résident en Corse et donc contribue à accroître la valeur ajoutée du produit intérieur régional qui est le seul significatif pour un investissement de cette importance

Quoiqu'il en soit les estimations avancées en terme de retombées économiques sur l'hinterland bastiais demeurent extrêmement aléatoires et non pertinentes d'autant qu'elles varient du simple au quintuple et ne reposent sur aucun décompte analytique.

Quant à l'impact sur les transports de marchandises on ne saurait décréter une fois pour toutes que le port de Bastia soit « le point de passage incontournable » ; pourquoi Aléria comme nœud d'échange général (Nord-/Sud Est-/Ouest, Littoral/intérieur) ne pourrait-il être avantageusement organisé en tant que tel ?

### **Une appréciation et une analyse plus fine des véritables retombées du Port de Bastia s'impose**

10 \*Il apparaît ainsi que l'on ne saurait amalgamer les effets indirects produits par l'activité portuaire et touristique sans tenir compte de leurs incidences et en cohérence au regard des orientations d'ensemble que l'on souhaite pour la Corse ; ceci est un préalable tout à fait essentiel et qui doit s'analyser au travers du PADDUC

**La réorganisation future du port de Bastia ne saurait s'envisager sans cohérence avec l'éventuelle acceptation des orientations à long terme du PADDUC bénéfiques à la Corse ; ceci est fondamental et n'est pas pris en compte jusqu'à présent**

11\* Le fonctionnement du port actuel est certes problématique en cas de mauvais temps mais on ne saurait considérer ce cas de figure comme déterminant et suffisant pour changer la configuration du port de Bastia . Les jours de mauvais temps sont rares voire inexistantes en haute saison ; leur nombre reste faible et l'inconvénient procuré (attente en mer ou détournement éventuel )n'est pas dissuasif.

**Le mauvais temps ne saurait constituer un argument pour modifier ou justifier l'extension du Port**

12 \*La saturation des terre-pleins actuels pourrait être résorbée dans un premier temps par l'évacuation vers un autre site des silos à ciments ainsi que celle de la station d'épuration des eaux des navires ; mais cela nécessite un autre type d'organisation dans la gestion portuaire ; Une analyse technique reste à entreprendre sans a -priori :

Pourquoi le poste 6 est-il peu utilisé ?

Pourquoi le poste 5 reste-t-il affecté aux cimentiers et ne pourrait être déplacé ainsi que la station d'épuration des eaux des navires (même si elle doit rester à proximité) ?

Pourquoi une modification in situ n'est -elle pas envisagée de manière à créer un nouveau parking ?

Pourquoi ne pas mieux aménager l'espace situé derrière les quais 5 et 6 en un vaste parking et en zones sécurisées d'accès aux navires ?

Dès lors deux quais supplémentaires de plus de 250 mètres pourraient peut-être dégagés même si leur configuration est différente. Le respect des herbiers de posidonies s'impose et le recours à des pontons flottants peut éventuellement être envisagé.

**un réexamen approfondi s'impose et des possibilités opérationnelles peuvent s'envisager sur le site actuel .**

13 \* Quant à la saturation des voiries urbaines et portuaires laquelle saturation constitue un problème majeur elle pourrait être réduite par l'instauration d'une voirie de contournement afin d'éviter le transit par la ville du trafic qui n'a pas de

raison d'y passer (notamment le trafic vers le cap corse) ; la fluidité des trafics intérieurs à l'aire portuaire pourrait s'envisager au travers d'une meilleure rationalisation des divers flux circulatoires (trafics usagers en transit /trafic stationnement/ trafics d'urgence/ trafic piéton).

Si une liaison ferrée rapide à partir de Bastia vers l'aéroport (et au-delà) reste un objectif on ne voit guère par contre un site propre être implanté dans l'actuel tissu urbain proprement dit sauf à détruire le charme de la ville qui doit rester piétonnière.

Par contre la desserte directe des grands pôles commerciaux autour de Bastia est nécessaire mais à condition toutefois que soit mise en œuvre une stratégie propre à revitaliser le tissu des commerces et d'artisans locaux traditionnels.

Cela passe par une vision stratégique d'ensemble des flux touristiques propre à stimuler tout le tissu commercial traditionnel et d'hôtellerie restauration.

Ce n'est évidemment pas en excentrant ces flux hors de la ville à la carbonite et de là en les dirigeant vers le sud de la Corse que l'on atteindra cet objectif ;

et cela même si l'on met un site propre entre la Carbonite et le centre de Bastia

**Une rationalisation et une stratégie d'ensemble des flux circulatoires s'impose**

14 \*la nécessité de prévoir à terme 30 .000m<sup>2</sup> d'aire de parking supplémentaires afin de dégager en hypothèse haute la possibilité d'accueillir 2.000 véhicules supplémentaires semble raisonnable même s'il l'on peut envisager ultérieurement une capacité d'accueil accrue (la capacité actuelle est de 40.000m<sup>2</sup> pour 2300 places) ;

mais il faudrait alors de toutes manières distinguer entre aire de stationnement / stockage et aire d'embarquement dans la mesure où les nouvelles consignes de sécurité imposent que tout passager ayant effectué les formalités d'embarquement ne pourra plus laisser son véhicule et devra alors quitter le port ce qui n'est pas le cas aujourd'hui ;

Une série de pontons flottants pourraient éventuellement être aménagés à cet effet entre Toga et la gare maritime Nord en veillant cependant à n'altérer en aucun cas l'herbier de posidonies

**La question des aires différenciées de stationnement se pose mais des solutions peuvent être esquissées**

15 \*La sécurisation de la navigation portuaire en tout temps constitue une contrainte incontournable ; mais une modification et un dédoublement des postes 6, 7, et 8 résoudrait cet obstacle . La création d'un quai de deux fois 250 mètres permettrait de résoudre les problèmes liés à la longueur des navires ferries et superferries sans porter atteinte par tout temps à aucun des impératifs de sécurité. L'inadaptation du terminal sud de la gare maritime de Bastia est claire (capacité d'accueil insuffisante et positionnement exigü) et le réaménagement la gare maritime Nord serait plus judicieuse . Son agrandissement à partir des terrains situés entre le port de plaisance de la Toga et la gare maritime Nord est une opportunité indéniable à la condition impérative de ne pas empiéter sur l'aire des herbiers de posidonies ., ce qui est en cet endroit semble possible.

**A ce stade on ne saurait arrêter une option définitive du positionnement des futurs quais et terre-pleins**

16 \* Une requalification équilibrée de l'ensemble des trafics portuaires de la Corse s'impose préalablement à la nécessité de créer un nouveau port à Bastia réservé à l'ensemble du trafic voiture-passagers

Indépendamment de Bastia la Corse dispose en effet de cinq autres ports et cette atout dont dispose l'île ne saurait être absent de toute la problématique même s'il doit conduire à des ajustements et à une nécessaire optimisation .

**L' analyse d'optimisation de l'ensemble des potentiels des ports de l'île fait défaut**

17 \* Le scénario qui prévoit un trafic qualitatif (2,5 Millions de voyageurs-an à l'horizon 2020 ce qui correspond à la moitié en nombre de touristes ) semble le plus opportun et réaliste Il n'est pas inéluctable ni bénéfique pour l'ensemble de la Corse de se résoudre à subir une croissance trop forte de la demande et des trafics qui en découlent ; cela passe par une volonté politique et une gestion volontariste de la part de la CTC tant au niveau de la politique des Transports que de celle du Tourisme et pour lesquelles d'ailleurs il faut le rappeler elle est pleinement responsable.

Le scénario qui prévoit une croissance modérée conduirait à une capacité totale de 7 à 8.000 véhicules ; une répartition est ensuite à définir de manière optimum entre stationnements de longue ou courte durée et stationnement de pré-embarquement ou d'embarquement immédiat (même si cette répartition peut évoluer selon les pointes de trafic, les séparations entre les deux types de stationnement doivent pour des raisons de sécurité être bien distincts et cela même s'ils ne sont pas destinés à rester figés –une fois pré-embarqué un voyageur ne pourra plus on l'a noté, sortir du port comme c'est le cas actuellement)

Certes l'augmentation de la demande de passagers s'est accrue de 800.000pax/an mais rien n'indique que cette croissance perdurera de manière linéaire :

- L'option voyage en TGV associée à un NGV et une location d'un véhicule sur place peut se révéler attractive pour compléter l'offre maritime avec voiture
- des tarifs aériens low cost sur des parcours de plus en plus diversifiés de France et d'Europe
- la réduction continue dans la durée des séjours
- les offres attractives et accrues de destinations concurrentes (Croatie..) et enfin et surtout
- la politique volontariste de la CTC sont autant d'éléments susceptibles d'infléchir la demande

**Les scénarios d'accroissement de la demande dépendent de facteurs extérieurs et notamment de la volonté politique de la CTC**

18\* L'objectif visant assurer la continuité territoriale concerne rappelons-le avant tout les résidents insulaires ; Elle doit permettre à ces derniers de bénéficier d'un service public sans être pénalisé par l'insularité ;

La continuité territoriale ne saurait servir de prétexte à ouvrir la Corse à une fréquentation en surnombre en période de pointe c'est-à-dire en période de saturation des capacités d'accueil et de surcharge des infrastructures routières notamment ;

**la continuité territoriale ne saurait être détournée de sa vocation première**

19\* Quant au trafic de frêt on peut considérer qu'une croissance modérée est non seulement souhaitable mais réaliste

Avec un trafic de véhicules utilitaires de l'ordre de 60.000 Véhicules Utilitaires à l'horizon 2020 (cad 120.000 passages puisque les véhicules font nécessairement un Aller et Retour ) cela devrait ne pas engendrer de difficultés majeures.

Mais cela implique aussi une meilleure répartition des trafics à partir des autres ports de l'île sans pour autant surcharger les routes du trafic de poids lourds au demeurant fort pénalisants. Le recours à certains cabotage peut être judicieux pour certains trafics.

Mais l'essentiel de l'harmonisation devrait résulter d'une politique résolument volontariste, novatrice et rééquilibrante en matière d'aménagement du territoire afin d'éviter la trop forte concentration des activités sur la seule aire bastiaise

**L'optimisation des trafics de frêt est nécessaire entre les ports corses même si elle implique quelques efforts d'équipement et d'organisation .**

20\* Le développement économique esquissé par le PADDUC ne saurait être considéré comme arrêté dès lors où il n'a pas encore été adopté et surtout dès lors où il ne poursuit pas les finalités socio-culturelles essentielles souhaitées par l'ensemble de la population corse pour l'avenir de l'île.

Or ces finalités fondamentales et largement partagées et bien qu'elles n'aient jamais donné lieu à un véritable débat public, sont avant tout humaines, environnementales et culturelles ; avant que d'être économiques et sociales et même si ces diverses préoccupations sont importantes et urgentes et si des moyens doivent être mis en œuvre pour y pourvoir , l'essentiel demeure et doit demeurer le type de culture de civilisation et d'environnement à préserver et à faire vivre.

Dans cette perspective il serait tout à fait dommageable qu'un déséquilibre Nord-Sud se creuse avec une hyper- concentration de trafics de véhicules , de campings cars ou de caravanes sur la région bastiaise ; cela nuirait à l'image et à l'essence même de la Corse laquelle souhaite s'abstraire des circuits de consommation et de marchandisation de masse (et l'inflation du transit touristique en est une) comme des niches provocatrices d'un bien-être élitiste et exubérant.

**La Corse souhaite, en cohérence avec un PADDUC revisité, s'inscrire dans une philosophie spécifique qui lui permette de vivre et de s'épanouir dans le monde de demain en conformité avec ses valeurs essentielles ; Ce qui est d'ailleurs incompatible avec l'extension du port de Bastia tel que préconisée.**

21 \*Parmi les sites écartés il est regrettable que celui d'Aléria l'ait été sans analyse approfondie

Aucun détail précis n'est fourni quant aux raisons qui ont fait écarter de retenir ce choix, ne serait-ce qu'à titre d'appoint pour les navires de grands dimensionnement . Aucune analyse coût/avantage n'apparaît ; Certes Aléria est excentré par rapport au barycentre de l'aire économique bastiaise mais tout d'abord il ne l'est pas par rapport au centre de gravité de la fréquentation touristique estivale au contraire.

Ensuite Aléria offre un important nœud d'articulation d'infrastructures routières existantes (vers Corte et au-delà vers la Balagne et Ajaccio, vers Porto-Vecchio et bien sûr Bastia) mais également des possibilités de desserte ferrées potentielles vers Bastia sûrement et même peut-être vers Porto-Vecchio par une réouverture de la ligne ferrée abandonnée pendant la guerre Bastia-Bonifacio. Certes des

terrains de la voie ferrée ont été en partie occupés mais une réappropriation pourrait avantageusement s'étudier.

En outre bien évidemment d'autres sites qu'Aléria pourraient s'envisager dans cette perspective (Ghisonaccia, Solenzara ?)

En fait c'est toute une combinatoire multimodale et une autre répartition de l'activité du système portuaire qui doit être prise en compte préalablement à une modification de cette importance

**L'implantation sur le site d'Aléria entre autres est donc à réexaminer**

22\* La zone d'influence et d'attraction du Port de Bastia s'étend sur toute la côte Est de la Corse mais est-il opportun de l'accroître ainsi au détriment du reste de la Corse et de renforcer ainsi un déséquilibre structurel pénalisant ? sans avoir les bénéfices d'un effet de masse et de volume ?

Certes le positionnement géographique de Bastia est un atout relatif au regard de sa plus grande proximité avec le continent (mais Nice est encore plus proche de Calvi) et du réseau d'infrastructures (mais Ajaccio est encore mieux desservi et dispose de davantage d'aires d'expansion)

**Le rééquilibrage des trafics et pôles d'attraction en Corse est une nécessité**

23\* L'option d'extension sur le « site actuel » n'est pas présentée de manière optimale

Il serait sans doute possible d'offrir un meilleur parti de cette extension portuaire en ne démontant pas la digue actuelle mais en proposant une autre configuration afin d'obtenir les longueurs de quais souhaités.

La possibilité d'étendre l'emprise de la TOGA vers le port actuel est à envisager mais en prenant soin de n'empiéter en aucun cas sur les herbiers de posidonies

**Un schéma tout autre est donc possible et à étudier avec un maintien optimisé du port actuel préalable à toute éventuelle extension.**

24\* La plaisance et les croisières constituent un facteur certain d'avenir pour Bastia et la Corse ; Même si les conditions météorologiques ne sont pas toujours optimales (notamment à cause des vents trop forts, variables ou insuffisants) la plaisance se développe et se développera ; le réaménagement du Vieux port ne semble guère souhaitable car il convient de lui conserver son cachet de charme et d'authenticité ; par contre le fond de la jetée du vieux port se doit en tout état de cause d'être restauré dans la mesure où il est fissuré ; il serait opportun d'en profiter pour accroître mais de manière mesurée la capacité d'accueil en petits voiliers de ce vieux port.

Quant à la grande plaisance il convient de faire une très nette distinction à savoir si elle est motorisée ou l'autre essentiellement à voile ; **la plaisance motorisée ne saurait en aucun cas avoir vocation à venir dans le port actuel de Bastia.**

Bastia est une ville historique de charme, de patrimoine, de culture et de tradition et qui ne souhaite pas être défigurée et dénaturée par un type de tourisme tapageur, bruyant et exubérant ;

cette grande plaisance motorisée se doit donc absolument de rester cantonnée dans l'enceinte de la TOGA, même si cette enceinte devait être agrandie ce qui est possible tout en respectant les herbiers de posidonies. Vouloir implanter des engins de levage de 300 ou 400 tonnes face à la place Saint-Nicolas (c'est ce que nécessitent les grandes bases nautiques) est inacceptable.

Quant à la grande plaisance à voile elle peut être accueillie dans le port de Bastia de même que les bateaux de croisière et en simultanéité le trafic traditionnel de ferries .

**L'option qui consiste à accueillir à Bastia les bateaux de croisières et grands voiliers ainsi que les ferries peut s'organiser dans le port**

**Par un report de toute grande plaisance nautique motorisée sur la Toga aggrandi**

**Par un rééquilibrage des trafics de ferries sur l'ensemble des ports corses ainsi que par des aménagements sur le site actuel et sur le vieux port et cela sans altérer les emplacements de posidonies et sans dénaturer les sites correspondants.**

25\* En ce qui concerne les travaux dans le port actuel notons que ces derniers ne causeraient pas de perturbations insurmontables

Dès lors où la majorité des matériaux devant être mis en place et transportés le seraient par voie maritime cela n'entraverait pas le trafic urbain ni même fondamentalement l'exploitation du port et cela même si quelques milliers de m3 devaient l'être par voie terrestre (c'est-à-dire quelques centaines de camions transitant par Bastia lesquels au demeurant emprunteraient le tunnel.

Quant au bruit occasionné notons que les travaux n'auraient pas lieu Place Saint-Nicolas mais à plus de 200 mètres de cette place . L'option consistant à construire une digue plus excentrée en mer et permettant toutes les manœuvres d'évitage ne serait-elle pas plus opportune ?

**L'incidence du bruit et des poussières dues aux travaux in situ serait assez restreinte .**

26\* Quant à l'activité pêche côtière attachée au Vieux Port (8 bateaux de 10 mètres)elle cohabite très bien avec la plaisance de petits voiliers et serait par contre anéantie par une extension à la Carbonite compte tenu des rotations des ferries

Il ne s'agit pas de trouver des mesures compensatoires ou financières ; c'est tout un climat et une atmosphère qui serait appelée à disparaître alors qu'elle fait le charme et la vraie valeur du Vieux Port et notamment du quai Sud .

**L'impact de la Carbonite serait désastreux pour la pêche traditionnelle à Bastia**

27 \*Quant aux conséquences néfastes d'un éventuel statut quo en matière portuaire elles sont sans doute largement surestimées ; en outre elles semblent dictées par un a-priori figurant dans le dossier du débat selon lequel « aucune structure aéroportuaire ou portuaire ne pourrait absorber cet excédent de trafic » ce qui paraît antinomique d'un préalable pour un débat public libre et véritablement ouvert.

L'extension portuaire est sans doute légitime mais ne peut s'en tenir aux extrapolations telles que celles affichées en hypothèse haute et surtout on ne saurait se limiter à la seule alternative telle qu'elle est présentée ; non seulement en ce qui concerne le choix des seuls sites envisagés (la carbonite ou le port actuel ), mais au regard des diverses possibilités d'aménagements et de combinatoires possibles (Port de la Toga, extension et réorganisation in situ du port actuel., amélioration du Vieux port..) et surtout en ce qui concerne la prise en compte des nombreuses et variées hypothèses autres.

***Tout se passe comme si au travers de ce débat-prétexte on avait voulu limiter les réflexions et orienter les choix en ne les éclairant pas de manière ni exhaustive ni impartiale.***

Le manque à gagner du statut quo et l'extension dans le site actuel fait l'impasse sur les plus values qu'il y aurait à requalifier Bastia au regard de son potentiel exceptionnel en tant que ville de patrimoine et de culture :

-ville d'art et de tradition Bastia dispose de musées , d'une citadelle, de jardins, d'une vieille ville à réhabiliter valablement et dans son ensemble , d'un patrimoine bâti de qualité exceptionnelle, de centres d'artisans à redynamiser, d'un opéra ...une réhabilitation qui s'impose st celle de restaurer le tissu urbain spécifique à l'identique là où il est dégradé et qui prenne effectivement les mesures de transfert ou de relogement pour l'habitat social ;

Il est clair que là où il est situé, ce patrimoine urbain mérite mieux que d'être envisagé, conjointement par la Ville et la Chambre de commerce, que comme un simple pôle de transit et de profits ; diverses tentatives ont pourtant eu lieu depuis 25 ans avec la création d'un festival de cinéma de cultures méditerranéennes mais on ne peut guère dire que les responsables aient encouragé comme cela aurait dû être le cas la logistique hôtelière et de conférences dont cette ville a cruellement besoin- en parallèle évidemment avec les travaux de restauration urbanistique trop longtemps négligés ;

L'option de valorisation du site portuaire actuel pourrait passer prioritairement par la création d'un centre de conférences euro- méditerranéen en partenariat avec la construction de deux ou trois grands hôtels et en cohérence avec la réalisation d'une infrastructure quasi-autoroutière ou ferrée de liaison de la ville avec l'aéroport . Dans un tel contexte l'afflux massif de touristes en période de pointe ne serait plus la priorité essentielle même si elle doit être aménagée.

**Une requalification de la ville de Bastia comme préalable à l'extension du port s'impose avec un plan stratégique de développement tel qu'esquissé ci-dessus.**

28\* Les éventuelles retombées économiques pour la ville de Bastia du choix de la Carbonite sont par contre à analyser non seulement au regard des recettes portuaires directes que ce choix est susceptible de procurer mais également sous l'angle des préjudices de divers ordres qui seraient engendrés. Or ces préjudices ne sont pas nécessairement d'ordre financier mais n'en sont pas moins existants ; il touchent on l'a vu à l'ensemble de la problématique corse et des choix pour son avenir

**La Carbonite serait préjudiciable directement et indirectement aux retombées économiques pour Bastia**

29\* En matière d'environnement l'implantation à la Carbonite suscite des obstacles majeurs et incontournables au regard du droit international ;

L'étang de Biguglia est un site identifié par la rareté et la fragilité des espèces animales et végétales qui s'y trouvent ; quant à la galerie de Furiani c'est un site protégé de par son biotope (chauve-souris) ;

bles ; ces sites sont des espèces naturelles et sont inscrits en tant que tels aux conventions internationales (la réserve de Biguglia est même classée comme zone humide d'importance internationale tant pour les migrations que pour l'habitat des oiseaux d'eau –fuligules et foulques- la seconde derrière la Camargue ) quant on sait la sensibilité que revêt cette question d'oiseaux migrateurs en Europe, il est

primordial que toutes les précautions soient prises afin d'être certain que les impacts de l'extension portuaire n'affectent en rien l'étang de Biguglia ce qui est loin d'être assuré au travers de la seule étude de la SOGREAH.

Les experts consultés par ailleurs sont de cet avis et il serait intéressant qu'une étude internationale complémentaire et totalement impartiale soit entreprise et que l'avis de l'Office de l'environnement soit pris en compte de manière déterminante. Toute l'Europe est concernée ; dès lors où la France a signé des conventions internationales un seul bureau d'études national ne saurait sur un tel sujet offrir des garanties suffisantes de neutralité . Pour s'en tenir aux seules estimations existantes de la SOGREAH la destruction de 9 ou 10 hectares d'herbiers de posidonies serait catastrophique pour les espèces protégées recensées sur ce site (cymodocée, grande nacre et mérrou sans parler d'autres espèces remarquables) cela est donc totalement contraire aux conventions internationales sur les espèces protégées (Berne 1979) que la France a signée ainsi que sur divers arrêtés , directives et codes publics.

Il est spécieux de dire que quelque soit l'option retenue (option sur le site actuel du port ou sur la carbonite) les empiétements sur les herbiers sont inéluctables puisque l'on passe d'un empiètement de 0,3 hectare dans le premier cas à plus de 9 hectares dans le second soit 30 fois plus et qu'un tel dépassement ne saurait être toléré ; et quant on parle « de mesure compensatoire » que veut-on dire ? est-ce pour planter du gazon au fond de la mer ?!!!..

**les obstacles écologiques de droit rencontrés pour une réalisation portuaire à la Carbonite sont donc tels qu'ils suffisent , à eux seuls, à éliminer radicalement cette option destructrice.**

### 30\* Une prise en compte des implications financières et de la politique de gestion s'impose

Un multiple questionnement doit être posé pour un investissement de cette importance :

Quelle est la part qui y serait consacrée à partir des fonds de la Région ?

Que pourrait-on entreprendre comme autres grands projets alternatifs et

poursuites de politiques socio-économiques autres à partir de telles enveloppes ?

A supposer que le budget pour un tel projet soit bouclé et réuni il ne pourrait l'être que sur la base d'un montage mixte privé- public dans lequel ,et compte tenu de l'importance des montants financiers à mettre en œuvre , le Privé aurait un pouvoir de gouvernance majoritaire et déterminant.

**Les implications financières et de gestion pour le projet tel que proposé, conduisent ainsi à priver la Région Corse de son futur pouvoir d'orientation en la matière et de l'essentiel des bénéfices pouvant en être obtenus .**

### Dix vœux préalables à l'examen de l'extension du Port de Bastia

- 1\*La problématique ne doit pas être présentée de façon restrictive
- 2\*Avant de penser le futur du Port de Bastia il faut requalifier la ville
- 3\*Les éléments des calculs intermédiaires doivent éclairer les débats ; or le public n'a pas été informé comme il se doit des diverses phases d'études Il y a eu rétention des informations et présentation précipitée et orientée
- 4\*D'autres options possibles doivent être envisagées ;  
Le site d'Aléria ou alentours ne doit pas être écarté d'emblée
- 5\*Un rééquilibrage sur l'ensemble de la Corse doit être respecté dans la problématique des besoins portuaires et aéroportuaires insulaires
- 6\*La cohérence préalable doit être assurée avec les orientations d'aménagement du territoire corse et de développement socio-économique qui seront éventuellement acceptées pour le PADDUC
- 7\* Une mise en cohérence multimodale des moyens de transport existants ou futurs se doit d'être examinée dans son ensemble
- 8\*L'option d'aménagement sur le site du port actuel peut être envisagée
- 9\*Des raisons juridiquement incontournables d'écologie (herbiers de Posidonies) ne permettent pas de retenir le site de la Carbonite
- 10\* Le port de Toga doit contenir tout le nautisme et non le port actuel, les croisiéristes doivent pouvoir arriver dans le port ou sur ponton, et le vieux port subsister tel quel, même restauré et agrandi légèrement ;

En conclusion le projet ne maximise pas l'intérêt bien compris de la population corse . Ce qui importe avant tout , et ce débat public en fournit l'occasion (là est sans doute son principal, sinon seul mérite) c'est que soit enfin abordé , le plus démocratiquement possible, une large consultation sur ce que souhaitent les Corses effectivement pour leur avenir face aux défis auxquels ils sont confrontés ; Notons que ce type de consultation, laquelle doit être sincère, libre et approfondie, a toujours été jusqu'à présent systématiquement esquivée par « les politiques » qui ont toujours orienté leurs choix en fonction de considérations politiciennes ou d'intérêt partisans à plus ou moins court terme.

La question de « l'extension du Port de Bastia » ne saurait être envisagée comme une simple question technocratique, de logistique, de transports, ou d'économie ni de calculs de rentabilité, ou organisationnels. Elle ne peut être que le résultat d'une problématique résolue par une volonté large et un consensus politique des Corses, et sous-tendue par une vision globale, réaliste et complète qu'ils ont de leur avenir et des choix de valeurs qu'ils entendent privilégier.

Nicolas SECONDI

**SIGNEZ LES DIX VOEUX CI-DESSUS à [nsecondi@wanadoo.fr](mailto:nsecondi@wanadoo.fr)**