

**Compte-rendu
du débat public sur le projet de
développement portuaire de Bastia**
06 mars 2007 – 16 mai 2007

*Etabli par Maurice JOUBERT, président de la CPDP
assisté des membres de la CPDP : Jean-Claude DARRAS et Yves POGGI*

SOMMAIRE

1. LE DEBAT PUBLIC : SON CADRE JURIDIQUE	2
1.1. LA SAISINE & DECISION DE LA CNDP	2
1.2. LA COMPOSITION DE LA COMMISSION DE PILOTAGE	2
2. LE DEBAT PUBLIC : PREPARATION ET DEROULEMENT	3
2.1. LA PREPARATION DU DEBAT PUBLIC.....	3
2.1.1. LA PHASE DE PREPARATION	3
2.1.2. LES DOCUMENTS D'INFORMATION DU PUBLIC.....	4
2.1.3. LE LANCEMENT DU DEBAT	7
2.1.4. LE BUDGET ALLOUE AU DEBAT.....	7
2.2. LE DEROULEMENT DU DEBAT PUBLIC	8
2.2.1. UN DEBAT MOBILISATEUR	8
2.2.2. UNE DYNAMIQUE DE DEBAT.....	9
2.2.3. L'EVOLUTION DE L'EXPRESSION DU PUBLIC	11
2.3. LE ROLE DES MEDIAS.....	15
2.3.1. UNE DYNAMIQUE DE DEBAT.....	15
2.3.2. UN ROLE PEDAGOGIQUE ET MOBILISATEUR	16
3. LE DEBAT ET SES ENSEIGNEMENTS	16
3.1. LE PROJET DU MAITRE D'OUVRAGE	16
3.1.1. LES OBJECTIFS	16
3.1.2. LES DEUX OPTIONS PRESENTEES	17
3.2. L'OPPORTUNITE DU PROJET	18
3.2.1. LES ARGUMENTS FAVORABLES A L'OPPORTUNITE	18
3.2.2. LES ARGUMENTS CONDITIONNELS A L'OPPORTUNITE DU PROJET	19
3.2.3. LES ARGUMENTS DEFAVORABLES A L'OPPORTUNITE	20
3.3. LES REUNIONS THEMATIQUES	20
3.3.1. LA FONCTION ECONOMIQUE DU PORT	20
3.3.2. LES ASPECTS TECHNIQUES DU PROJET.....	22
3.3.3. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	23
3.3.4. L'INTERFACE VILLE-PORT	25
3.4. LA SEANCE DE CLOTURE.....	26
4. CONCLUSION	29
5. ANNEXES	31
5.1. ANNEXE 1 – TEXTES ET DECISIONS OFFICIELLES	31
5.2. ANNEXE 2 – REVUE DE PRESSE GENERALE	35
5.3. ANNEXE 3 – LA LISTE DES CAHIERS D'ACTEURS	39
5.4. ANNEXE 4 – LES AVIS ET CONTRIBUTIONS ECRITES.....	40

1. LE DEBAT PUBLIC : SON CADRE JURIDIQUE

1.1. LA SAISINE & DECISION DE LA CNDP

La Collectivité Territoriale de Corse, responsable de la politique du développement portuaire (loi du 22 janvier 2002 relative à la Corse) engage les études d'extension du port de Bastia dans le cadre de la procédure des grands projets d'infrastructures. Le coût prévisionnel du projet dépassant le seuil des 150 millions d'euros fixés par le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, la Collectivité Territoriale de Corse a saisi la Commission Nationale du Débat Public le 3 mars 2006.

Le 07 février 2007, la Commission Nationale du Débat Public a considéré comme suffisamment complet le dossier du maître d'ouvrage -dès lors qu'il comportera une analyse juridique plus précise sur la protection des posidonies- (à présenter ultérieurement) et a donc approuvé la tenue du débat public.

Celui-ci se tiendra du 6 mars au 16 mai 2007. La CNDP a également retenu le nombre et le calendrier des séances :

- séance d'ouverture le 6 mars 2007
- quatre réunions thématiques les 13, 27 mars & les 10, 24 avril 2007
- séance de clôture le 15 mai 2007

Ce programme prévisionnel n'excluant pas, si le besoin s'en faisait sentir, la tenue de réunions de proximité.

1.2. LA COMPOSITION DE LA COMMISSION DE PILOTAGE

La Collectivité Territoriale de Corse a désigné un président du débat qui a proposé les membres de son équipe. La CPDP a ainsi été constituée :

LE PRESIDENT



Maurice Joubert

Ancien préfet de plusieurs départements de la façade méditerranéenne

LES MEMBRES



Jean-Claude Darras
Ancien président du Tribunal Administratif
de Marseille.



Yves Poggi
Docteur d'Etat Es Sciences
Physiques, expert judiciaire.

2. LE DEBAT PUBLIC : PREPARATION ET DEROULEMENT

2.1. LA PREPARATION DU DEBAT PUBLIC

2.1.1. LA PHASE DE PREPARATION

Afin de mieux cerner les attentes du public et des différents acteurs socio professionnels, la CPDP a rencontré, entre mi-février et début mars 2007, les principales associations, les élus, les organismes professionnels, les acteurs économiques, les administrations et d'une manière générale, les personnes ayant manifesté un intérêt pour le débat. D'autres contacts avaient auparavant été établis par les organisateurs du débat.

2.1.1.1. L'élaboration du calendrier des séances publiques

A l'issue de ces étapes préliminaires, des préoccupations se sont fait jour et des thèmes se sont imposés aux organisateurs du débat. C'est sur cette base qu'a été établi le calendrier des séances du débat public qui s'est déroulé sur deux mois et dix jours, du 06 mars au 16 mai 2007.

Quatre thèmes ont été retenus pour les séances publiques, encadrées par une réunion d'ouverture et de clôture.

- Séance d'ouverture : mardi 06 mars 2007
- La fonction économique du port : mardi 13 mars
- Les caractéristiques techniques du projet : mardi 27 mars
- Les aspects environnementaux : mardi 10 avril
- Les enjeux de l'interface ville-port : mardi 24 avril
- Séance de clôture : mardi 15 mai 2007

2.1.2. LES DOCUMENTS D'INFORMATION DU PUBLIC

Une charte graphique, propre "au débat public port de Bastia" a été créée dès l'origine du projet, en amont de la rédaction des documents. Son application sur tous les documents de communication et d'information liés au débat (exceptions faites du "*Débat public & Vous*" et du site Internet) a permis de créer une identité propre au projet, bien distincte de celle du maître d'ouvrage.

Les documents d'information produits à l'attention du public, ont intégré des éléments issus des rencontres de préparation.

2.1.2.1. Le débat public & vous

C'est une brochure d'information éditée avec la charte graphique de la CNDP. En 4 pages, elle permet au public de se familiariser avec la CPDP, ses membres et les raisons de leur engagement dans ce processus de débat public. Elle pose le cadre de l'intérêt du débat public, très en amont d'une décision, là où tout est encore possible.

Elle a pour objectif de motiver la population à participer au débat en détaillant l'ensemble des outils et moyens d'expression mis à sa disposition pour l'occasion.

Toutes les informations pratiques quant aux lieux, dates, horaires des réunions publiques et ouverture des locaux de la CPDP sont clairement énumérées.

Les 13 lieux de mise à disposition des documents durant toute la période du débat sont répertoriés ainsi que celui de l'exposition et les coordonnées du site internet.

Ce document explique les objectifs du débat, son fonctionnement et ses modes d'expression. Tiré à 4500 exemplaires, il a été largement diffusé et consulté, durant les deux premières semaines du débat. Dès la 3^{ième} réunion publique, la majorité des participants en avait intégré les principes.

2.1.2.2. Le dossier du débat

C'est le document de référence du débat public. Ce dossier est celui du maître d'ouvrage : la Collectivité Territoriale de Corse. Il définit ses objectifs et présente deux options avec les enjeux thématiques liés : développement économique, aspects techniques, environnement, interface ville-port. Il permet de donner des éléments d'information au public, nécessaires à son appréciation de l'opportunité d'un tel projet et de ses caractéristiques techniques.

Il rappelle le cadre de la concertation, qui s'inscrit dans un calendrier prévisionnel de projet, très en amont d'une décision de réalisation.

Ce dossier, qui est un document de vulgarisation intégrant les études techniques et mis à disposition du public tout au long du débat, a été utilisé et très souvent cité lors des prises de paroles en réunion. L'intérêt du public pour son contenu n'a jamais faibli. Il a été imprimé en 3000 exemplaires.

2.1.2.3. La synthèse du dossier du débat

C'est un document émanant du maître d'ouvrage, imprimé en 4500 exemplaires, résumant le dossier du débat et destiné au grand public. Après avoir rappelé les objectifs du projet, il synthétise, les caractéristiques principales des deux options soumises au débat et l'essentiel des informations sur chaque thème.

2.1.2.4. Les études techniques mises à disposition du public

Les études techniques, qui ont été réalisées par les bureaux d'études antérieurement au débat, ont été mises à disposition du public à la fois sur le site Internet dès le 26 février et à partir du 06 mars dans les locaux de la CPDP.

- ⇒ Etude de faisabilité de l'approvisionnement en matériaux – JONCTION
- ⇒ Etude de trafic et de développement portuaire (Phase 1, phase 2 et phase 3 – SOGREAH, CATRAM, JONCTION)
- ⇒ Synthèse sur l'étude de trafic et de développement portuaire SOGREAH, CATRAM, JONCTION
- ⇒ Etude de faisabilité de la desserte terrestre d'un nouveau site portuaire ISIS
- ⇒ Etudes hydrauliques, maritimes et hydrosédimentaires – SOGREAH (Annexes des études hydrauliques, maritimes et hydrosédimentaires)
- ⇒ Etude des retombées économiques – JONCTION
- ⇒ Synthèse des études de retombées économiques – JONCTION
- ⇒ Etudes environnementales – CREOCEAN

2.1.2.5. Le site Internet dédié au débat

Le site Internet du débat reprend la structure de tous les sites de débat public, conformément aux recommandations de la CNDP et applique sa charte graphique. L'ensemble des documents liés au débat a été disponible à compter du 26 février 2007 au : <http://www.debatpublic-portdebastia.org>.

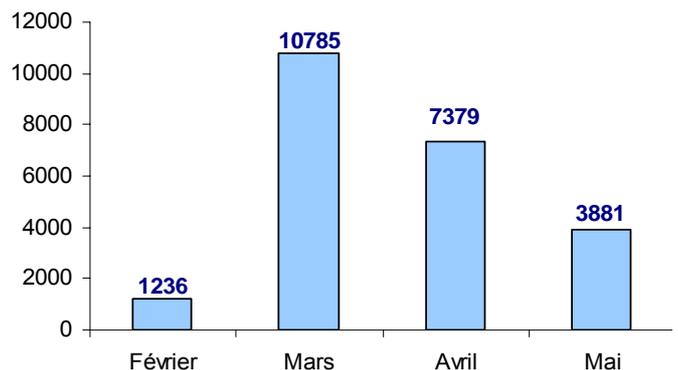
Le site Internet est un outil interactif d'information et d'expression du public. Il a permis le téléchargement de l'ensemble des études techniques et des documents d'information du public tout en intégrant les éléments liés à l'actualité du débat.

Tout au long de la durée du débat ont été mis en ligne :

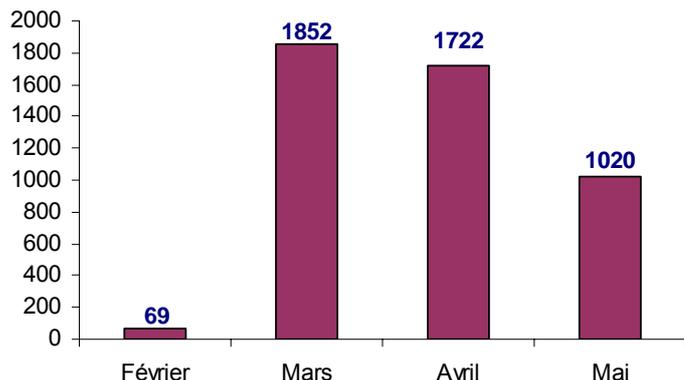
- les comptes-rendus des réunions (Verbatim) dans leur intégralité ainsi que des photos prises au cours des réunions ;
- les interventions des participants transmises à l'équipe d'organisation dont l'intégralité des propos se retrouvent le lendemain sur le site avant même le verbatim et le communiqué de presse suivant chaque réunion ;
- les présentations des experts du maître d'ouvrage ;
- les questions posées par écrit auxquelles des réponses ont été apportées après validation de la CPDP ;
- les avis et contributions ;
- les cahiers d'acteurs apportant les positions de personnes morales sur le projet et les options proposées.

Cet outil participatif a été très utilisé par le public bastiais afin de faire valoir ses positions à travers des écrits.

NOMBRE DE PAGES VUES SUR LE SITE, PAR MOIS



NOMBRE DE VISITES SUR LE SITE PAR MOIS



2.1.2.6. L'exposition

Une exposition a été mise en place à partir du 06 mars, localisée tout d'abord au terminal Nord du port de Commerce de Bastia. Elle comporte 7 panneaux explicatifs reprenant les principaux thèmes du projet et présentant la CPDP, ainsi qu'un film grand public didactique.

L'exposition a été aussi un lieu de mise à disposition des documents, d'information des publics et de leur expression. Une urne a permis de recueillir les avis des visiteurs.

Tous les mercredis et vendredis après-midi, une hôtesse était présente pour animer le stand et répondre aux questions des visiteurs. Devant le manque de fréquentation du public constaté au Terminal Nord pendant les trois premières semaines, la décision a été prise de transférer l'exposition au centre administratif de Lupino à partir du 1^{er} avril et ce, jusqu'à la fin officielle du débat public le 16 mai.

Cette exposition, ainsi localisée dans les quartiers Sud de Bastia, a permis une meilleure lecture du projet du maître d'ouvrage par les habitants de ces quartiers. Selon les observations de l'hôtesse, l'intérêt pour cette manifestation a été plus marqué à Lupino qu'au Terminal Nord. Aucune question n'a toutefois été déposée dans l'urne.

2.1.2.7. Le film grand public

Ce film grand public intègre l'identité graphique propre au débat. Il a pour objet de familiariser le public avec deux sujets majeurs :

- le cadre du débat public
- les deux options du projet de développement portuaire.

Afin d'inscrire le projet d'extension du port dans une logique historique du développement bastiais, des images d'archives de l'INA en rappellent les différentes étapes. Il permet ensuite de visualiser les options soumises à débat en intégrant des images de synthèse pour illustrer l'impact de l'insertion de telles infrastructures dans le paysage. Enfin, il rappelle que ce débat n'aura de sens que si la participation du public est importante et active. Il y est aussi fait mention des moyens de s'informer et de participer. Le film a été très apprécié lors de la soirée d'ouverture et régulièrement consulté sur le site internet.

2.1.2.8. Une expertise juridique sur les posidonies

Conformément à la décision de la CNDP du 7 février 2007 qui demandait qu'une analyse juridique plus précise sur la protection des posidonies soit annexée au dossier du débat, la Collectivité Territoriale de Corse a confié à madame Jacqueline Morand-Deville, professeur agrégé de droit public à l'Université Paris I Panthéon Sorbonne, la réalisation d'une telle expertise.

Cette expertise, qui analyse la nature juridique des herbiers de posidonies, les sources du droit et les enseignements de la jurisprudence, a été réalisée à la date du 6 avril 2007, mise en ligne sur le site internet et diffusée à 300 exemplaires lors de la réunion thématique du 10 avril sur les aspects environnementaux.

2.1.3. LE LANCEMENT DU DEBAT

2.1.3.1. La conférence de presse

La presse locale a été conviée, le 15 février 2007 à Bastia, à une conférence de presse conjointe de la Commission de Pilotage du Débat Public (CPDP) et de la Collectivité Territoriale de Corse (CTC). Cette conférence a permis, deux semaines avant l'ouverture du débat public, de présenter les documents officiels d'information et de rencontrer les membres de la CPDP qui ont animé le débat.

A cette occasion, les 15 journalistes présents ont reçu en avant-première les documents d'information qui ont servi de point de départ au débat, à savoir :

- Le dossier du débat
- Le débat public & vous
- Le dossier de presse

A l'issue de la conférence de presse les associations ont été invitées à retirer les documents dans les locaux attribués à la CPDP, Villa Ker Maria, avant de les recevoir par courrier.

2.1.3.2. La diffusion des documents

Avant l'ouverture du débat, les trois premiers documents (Le débat public & vous, le dossier du débat et la Synthèse du dossier du débat) ont fait l'objet d'un envoi aux associations, aux élus, aux institutionnels et aux acteurs économiques et ont été mis à la disposition du public à partir du 28 février sur 11 sites du Grand Bastia, à la mairie de Corte et à l'Hôtel de Région d'Ajaccio pour informer largement le public.

Ils ont ensuite été diffusés tout au long du débat, lors des séances publiques.

Tous les documents produits durant le débat ont également fait l'objet d'envois aux associations, aux élus, aux institutionnels et aux acteurs économiques.

2.1.4. LE BUDGET ALLOUE AU DEBAT

Conformément aux dispositions de l'article L.121-9 du code de l'environnement et du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, le maître d'ouvrage a pris en charge l'ensemble des dépenses relatives à l'organisation du débat.

Le budget alloué à cette organisation s'élève à environ 600 000 euros.

Ces dépenses ont essentiellement été affectées aux postes suivants :

- La réalisation, l'impression et la diffusion des dossiers, documents d'information, compte rendu du maître d'ouvrage et de la commission de pilotage.
- L'assistance technique et en communication.
- L'organisation matérielle des réunions publiques.
- La mise en forme, l'impression et la diffusion des cahiers d'acteurs.

Le fonctionnement global de la commission de pilotage.

2.2. LE DEROULEMENT DU DEBAT PUBLIC

2.2.1. UN DEBAT MOBILISATEUR

2.2.1.1. Un public organisé

L'ouverture du débat public a été une occasion pour les associations, les acteurs de la place portuaire, les simples citoyens et les représentants d'acteurs économiques de s'organiser pour faire entendre leurs positions respectives.

Ainsi, ce débat a vu naître la création deux Collectifs (le Collectif Port Bastia – CPB, et le Collectif des Contribuables Bastiais) et a permis la redynamisation d'associations (l'Union Maritime Bastia Port – UMBP, et l'Union Commerciale de Bastia - UCB).

Dès le 06 mars, a été annoncée à la tribune la création du Collectif Port Bastia (CPB) qui regroupe les associations le Poulpe, U Levante, le Comité Régional des Pêches Maritimes et Elevages Marins (CRPMEM), entre autres.

L'union Maritime Bastia Port (UMBP) a été réactivée pour exprimer les positions des différents acteurs de la place portuaire (pilotes, lamaneurs, compagnies maritimes, prestataires de services du transport maritime, professionnels du transport de marchandises).

Le Collectif des Contribuables Bastiais (CCB) s'est constitué à l'occasion du débat afin de faire prendre en considération leurs préoccupations de contribuables bastiais.

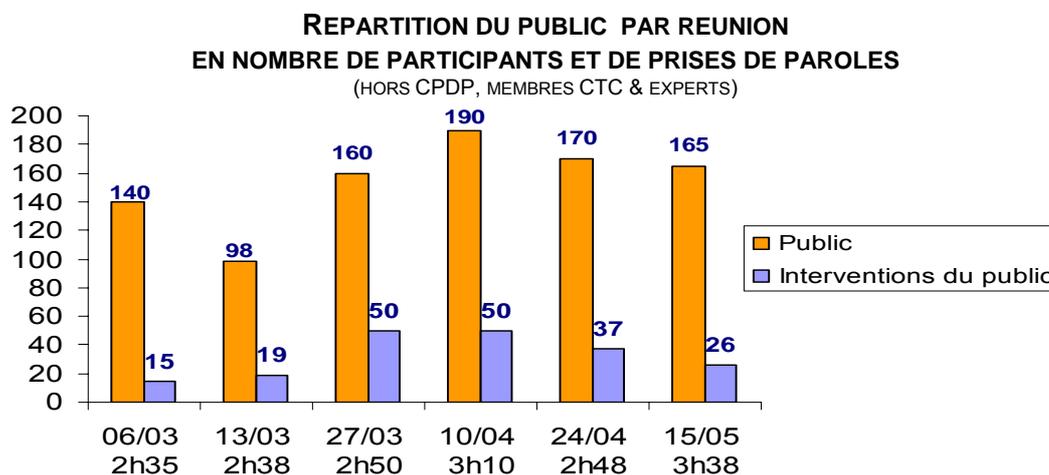
Les Unions Commerciales de Bastia (UCB) rassemblent les petits commerçants du centre-ville, ils se sont concertés et se sont manifestés par un cahier d'acteurs.

L'Union régionale des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie (UMIH) a apporté une contribution à la fin du débat.

2.2.1.2. Une participation constante du public

Les 6 séances publiques se sont toutes déroulées à l'amphithéâtre du lycée "Giocante de Casabianca", d'une capacité de 200 places, situé en centre-ville, dont le hall d'entrée a été propice à la diffusion des documents, du film et des échanges hors débat.

La moyenne de participation calculée sur les 6 réunions a été de 153 personnes. Malgré les vacances de Pâques et la période pré électorale, la participation du public aux réunions a été relativement constante, comme en témoigne le tableau suivant :



Il est intéressant de noter un pic de participation pour la réunion sur les aspects environnementaux avec 190 personnes présentes pour le public et 50 interventions orales en dehors des experts, du maître d'ouvrage et de la CPDP.

2.2.2. UNE DYNAMIQUE DE DEBAT

2.2.2.1. L'accueil du débat par son public

Ce débat a été un exemple de vitalité pour la vie démocratique et d'implication citoyenne. Hommage a été rendu à la loi « démocratie et proximité » qui a permis, pour la première fois en Corse, de faire s'exprimer toutes les sensibilités sur un projet fondamental pour le devenir de la Corse.

Ce premier débat public en Corse a permis à nombre de personnes de se rencontrer, de s'écouter et d'échanger sur un projet d'aménagement important pour le territoire et particulièrement pour son développement économique, comme l'a exprimé Emile Zuccarelli, député maire de Bastia.

"Je dirai même la qualité de notre comportement collectif, car en dépit de la différence de sensibilités, de positions, nous nous sommes écoutés les uns et les autres avec beaucoup d'attention et de respect. J'ai entendu des interventions, éventuellement opposées dans leur conclusion, qui étaient également respectables."

Les premières critiques sur la forme et le fond se sont fait entendre dès l'ouverture du débat et ont porté essentiellement sur le thème de la diffusion de l'information qui, pour le CPB, a été faite trop tardivement.

Parmi les critiques les plus fréquentes, on peut retenir dès la première réunion, celle de l'insuffisance du contenu des études et des erreurs et omissions au sujet des espèces protégées. Plusieurs fois, il a été reproché à la maîtrise d'ouvrage de ne pas avoir d'études d'impact à présenter dans les documents du débat.

Le maître d'ouvrage a alors répondu qu'au stade du débat public, c'est-à-dire avant qu'un projet précis ait été retenu, une étude d'impact réglementaire était prématurée. A ce stade, une étude de cadrage préalable à l'étude d'impact abordant le fond des questions permet de débattre de ces sujets de façon vraie, sans s'arrêter au formalisme qui passionne les amateurs de procédure.

D'autres critiques ont été formulées sur la crédibilité et la neutralité des experts et sur l'impartialité de la CPDP.

Des doutes sur le niveau de transparence et le tri éventuel des contributions écrites ont été exprimés. A cette occasion, la CPDP a réaffirmé son rôle qui consiste à veiller à la libre expression de chacun et à la consignation de toutes les interventions.

Les travaux des experts du maître d'ouvrage ont également été mis en cause, notamment les simulations informatiques à partir d'estimations. Certains ne sont pas persuadés de la neutralité des experts, sans pour autant toucher leur compétence.

Aux critiques visant leurs compétences et leur neutralité, les experts ont défendu leurs positions soit directement en réunion soit, par le biais de la rédaction d'un cahier d'experts qui reprend certaines accusations techniques, erronées selon eux, et ont souhaité rétablir un équilibre des arguments exprimés. Ils se sont élevés contre les accusations de partialité en montrant que l'activité internationale de leur entreprise et de sa structure même étaient le meilleur gage de leur neutralité vis-à-vis du maître d'ouvrage.

Une tentative de compréhension technique d'alternatives

A l'occasion du débat, le maître d'ouvrage a organisé le 10 avril 2007 un atelier technique pour écouter et comprendre les propositions alternatives qui ont été formulées ou évoquées par le public et par les associations au cours des réunions publiques, dans diverses contributions au débat ou au travers des médias.

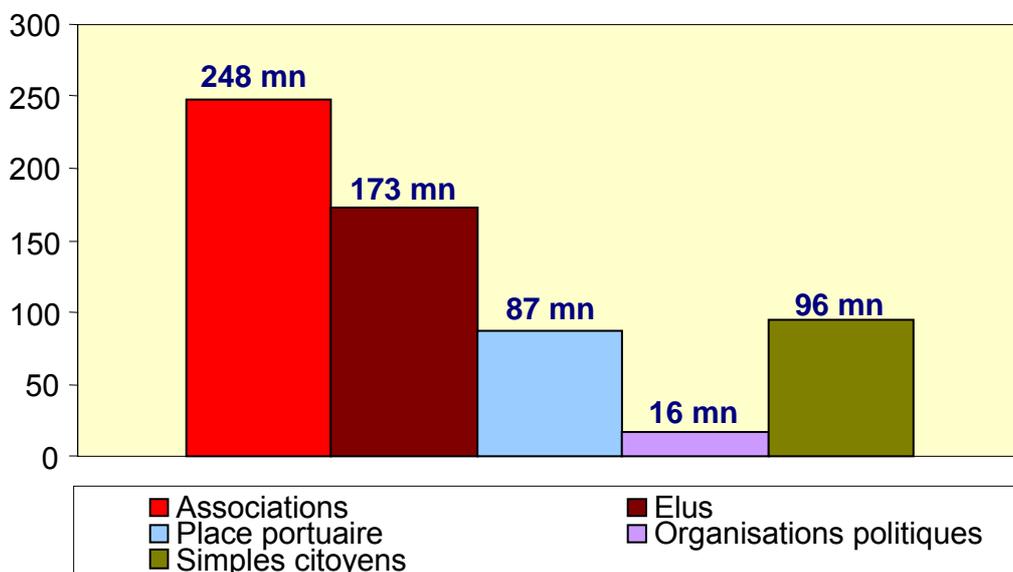
Cette offre d'écoute et de concertation nouvelle n'a pas été comprise par les associations et seuls deux individuels, porteurs de propositions alternatives ont participé à cet atelier technique, en complément de différents acteurs de la place portuaire.

Néanmoins, les experts présents et les représentants du maître d'ouvrage ont assisté les participants à formaliser leur proposition, les ont traduites sur des croquis et schémas et ont répondu de manière détaillée à toutes les interrogations d'ordre technique qui ont été formulées.

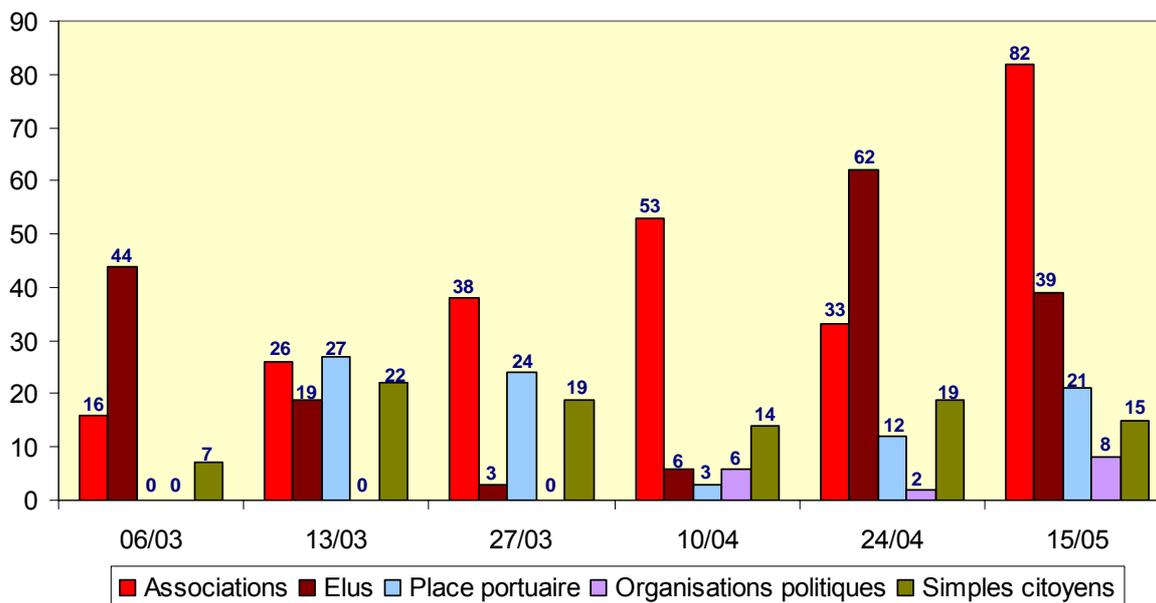
2.2.2.2. Les temps de prises de paroles du public

Le graphique suivant permet d'apprécier les différents temps de parole sur l'ensemble des réunions, chiffrés **en minutes** :

REPARTITION DES TEMPS DE PAROLE, PAR CATEGORIE D'ACTEURS
SUR L'ENSEMBLE DU DEBAT
(HORS CPDP, MEMBRES CTC ET EXPERTS)



**REPARTITION DES TEMPS DE PAROLE, PAR CATEGORIE D'ACTEURS
PAR REUNION ET EN MINUTES
(HORS CPDP, MEMBRES CTC ET EXPERTS)**

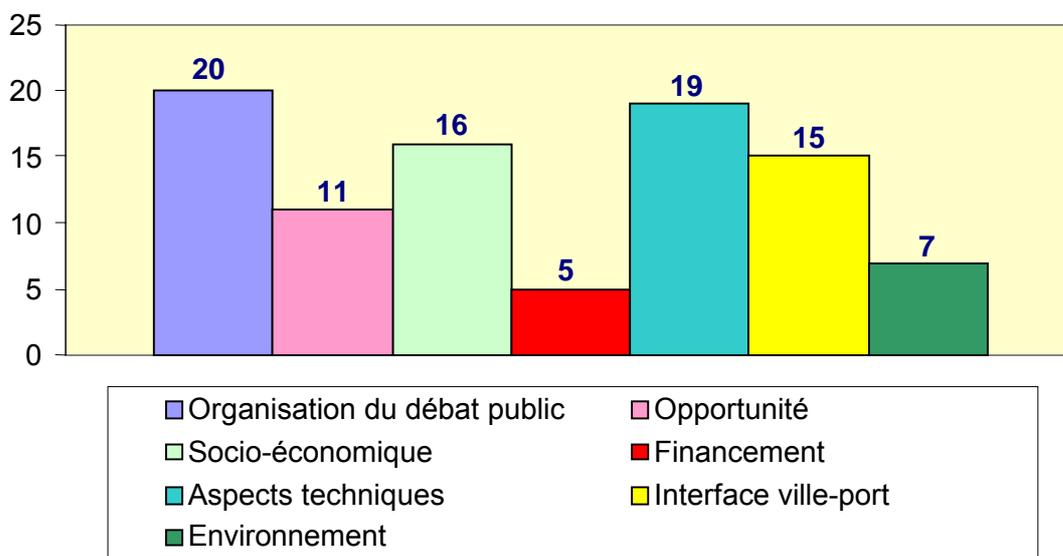


2.2.3. L'EVOLUTION DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

2.2.3.1. Les questions du public

Le diagramme suivant donne un excellent aperçu des thèmes qui ont généré des questions.

**REPARTITION DES QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC
PAR THEME**



L'intérêt porté par les auteurs de questions, sur le processus de débat public, son fonctionnement et l'opportunité du projet, s'est traduit par une affluence de questions (enlever tout d'abord) dans les 10 premiers jours du débat. Ensuite, la participation du public en termes d'interventions écrites et orales s'est caractérisée par une concentration de questions sur les thèmes du projet.

2.2.3.2. Les contributions écrites

Au début, le public s'est montré interrogatif face aux outils de participation qui lui étaient proposés (avis, contributions, cahiers d'acteurs, interventions faites en réunion) et a pris position oralement. Puis des interventions écrites ont été transmises et transcrites sur le site internet et les réponses données soit par le maître d'ouvrage, sur des sujets tels :

- Le financement du projet : public, privé ou les deux à la fois
- L'opportunité de l'extension du port de Bastia,

Soit par la CPDP qui, quant à elle, s'est contentée de répondre aux questions relatives au débat et à son fonctionnement.

2.2.3.3. Les cahiers d'acteurs

La CPDP a réceptionné et validé 13 cahiers d'acteurs et 1 cahier d'experts.

Les acteurs associatifs ont été les premiers à avoir saisi l'opportunité de s'exprimer à travers des cahiers d'acteurs.

- « Le Poulpe » a rédigé un premier cahier d'acteurs. Suite à la polémique soulevée par la rédaction de son introduction, « le Poulpe » a obtenu l'autorisation de rédiger un deuxième cahier d'acteurs et un droit de réponse a été donné à la personne morale incriminée. L'argumentaire de ces cahiers se développe contre le projet sur le site de la « Carbonite » pour ses effets néfastes sur les posidonies, contre le tout tourisme et contre les incidences du projet sur le plan social, humain, culturel. Il reprend la formulation de ses interventions orales contre les études des experts. Il dénonce un manque d'information sur le financement du projet.
- « U Levante » formule dans son cahier d'acteurs des arguments similaires dénonçant un projet irrationnel et irraisonnable.
- L'association pour la préservation et la restauration du Vieux Sartène a également proposé un cahier d'acteur ressenti comme un moyen de se faire entendre. L'association ne se déclare pas totalement défavorable à une extension portuaire. Elle conteste cependant l'opportunité du projet jugeant les deux options disproportionnées. La sécurisation du trafic portuaire constitue pour elle un impératif incontournable.
- Le Collectif des contribuables bastiais expose les positions des bastiais sur les répercussions éventuelles du projet sur les impôts locaux. Cependant, le collectif se déclare favorable à une extension portuaire afin d'assurer la pérennité du port de Bastia et de son trafic. Il demande de trouver des mesures pour protéger l'environnement et limiter les nuisances sonores et la pollution.

Les acteurs économiques ont utilisé les cahiers d'acteurs pour exprimer leur position.

- Le Comité Régional des Pêches Maritimes et Elevages Marins formule en un seul document la synthèse des multiples interventions sur le devenir du vieux port, le produit de la pêche, la survie des espèces et exprime la volonté de voir les préoccupations de leur métier prises en compte dans le projet.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de Haute Corse expose sa position en termes de développement économique et d'aménagement du territoire dans une préoccupation de développement durable.
- L'Union Maritime Bastia Port synthétise dans son cahier d'acteurs les positions de ses différentes composantes : lamaneurs, pilotes, compagnies ... Leur objectif est de mettre à plat les positions exprimées, en particulier celles concernant les aspects techniques de l'exploitation portuaire. Cette association est favorable à l'extension du port de Bastia sur le site de la « Carbonite » pour des raisons de sécurité.
- Les Unions Commerciales de Bastia ont exprimé leurs attentes et inquiétudes quant aux modalités de l'extension portuaire de Bastia. Elles s'expriment en faveur du site de la Carbonite et l'ouverture du port actuel à la croisière et à la grande plaisance qui aurait un impact très positif sur l'économie bastiaise.
- L'Union régionale des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie, se prononce pour une extension portuaire sur le site de la Carbonite avec des mesures compensatoires.

Les collectivités locales et les acteurs politiques

- La ville de Bastia exprime dans son cahier d'acteurs l'atout que représente pour la requalification urbaine, l'extension du port de Bastia : nécessité impérieuse et urgente. Elle soutient le projet Carbonite qui apporte les meilleures garanties de développement pour l'agglomération bastiaise. Elle souligne qu'une telle implantation, si elle portait atteinte aux herbiers de posidonies, permettrait également de réduire les pollutions en centre-ville : élément humain à prendre en compte. La ville de Bastia est consciente de l'importance de mesures compensatoires nécessaires pour limiter les impacts sur les écosystèmes et la mise en place d'un Comité scientifique indépendant comme une étape indispensable.
- Ville-di-Pietrabugno approuve l'opportunité d'une extension portuaire mais s'interroge quant à sa faisabilité administrative et financière en émettant des réserves sur ce projet qui ne sera crédible que lorsque seront connus le calendrier d'exécution et les moyens de financement. Ce projet d'extension portuaire doit s'inscrire dans un schéma d'aménagement et dans un plan de développement préalable qui appréhendent ses impacts sur l'environnement, l'aménagement urbain et l'économie.
- « Rinnovu » se prononce pour l'extension portuaire, qui représentera un investissement pour le XXI^{ème} siècle et au-delà. Rinnovu justifie sa position en faveur du projet par la nécessité, pour une Corse indépendante, de posséder des infrastructures de transport modernes et adaptées. Cette position est présentée comme le refus de l'immobilisme, préjudiciable à tous. Rinnovu choisit l'option Carbonite qui permettra à Bastia de disposer de deux ports complémentaires : un port de commerce moderne adapté aux réalités du trafic, un port de grande plaisance. Elle permet également d'atteindre l'objectif d'une meilleure interface ville-port.

Les experts techniques

- Catram Consultants souligne dans son cahier d'experts l'indépendance, la pluridisciplinarité et la compétence des intervenants, et précise les points techniques incompris au cours du débat. Il procède à des mises au point sur des malentendus techniques ou des affirmations jugées erronées par les experts. Il évoque les difficultés d'exploitation du port actuel. Le cahier ne prend position ni sur l'opportunité ni sur le choix des deux options proposées.

2.3. LE ROLE DES MEDIAS

2.3.1. UNE DYNAMIQUE DE DEBAT

2.3.1.1. Une couverture médiatique locale constante

L'attention portée par les médias locaux, dès l'annonce de l'ouverture du débat public sur l'extension portuaire de Bastia, s'est orientée vers une approche didactique du débat public. Il s'agissait d'expliquer les règles d'une procédure de concertation jusqu'alors inconnue des citoyens.

Les premiers articles ont défini les rôles respectifs du maître d'ouvrage et de la CPDP. Ils ont permis d'identifier les parties prenantes dans l'organisation et leur rôle respectif en insistant sur l'indépendance de la CPDP vis-à-vis du maître d'ouvrage :

- la Collectivité Territoriale de Corse porte le projet
- la CPDP anime et s'assure de l'information et de la participation du public, elle veille à la transparence et au déroulement équitable du débat.

Dès la conférence de presse du 15 février 2007, l'ensemble des médias locaux s'est mobilisé pour couvrir l'événement. Les principaux médias ont assisté à chacune des séances publiques. La couverture médiatique a permis de positionner le rendez-vous des séances publiques comme un événement local d'importance.

COUVERTURE MEDIATIQUE DU 15/02/07 AU 31/05/07

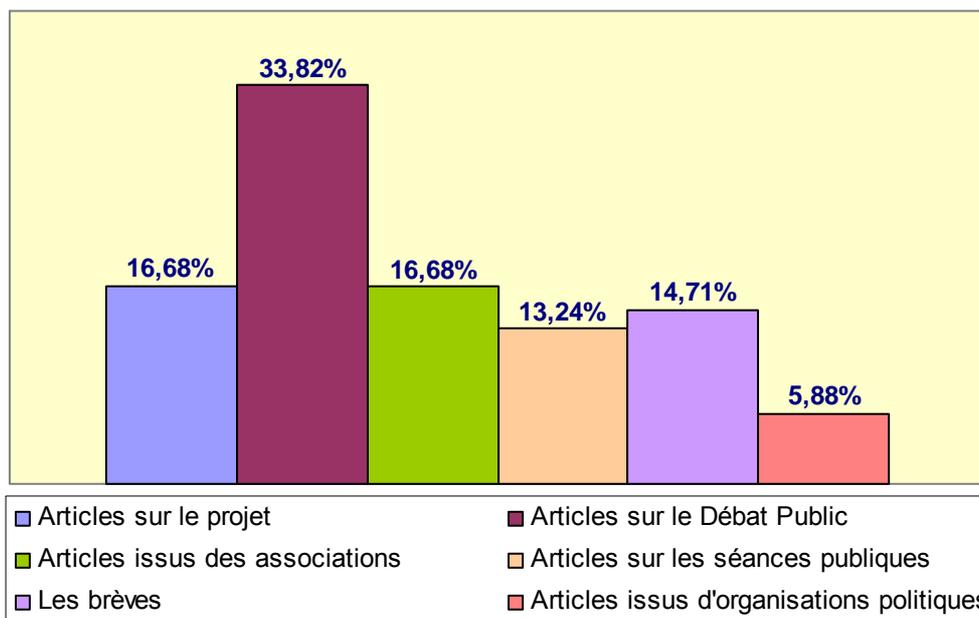
MEDIAS	RETOMBEES	%
Presse locale	68	66,02 %
Radios RCFM / Chérie FM	16	15.53 %
TV France 3 Corse	12	11,65 %
Internet	7	6,80 %
Presse nationale	5	
Total	108	100 %

2.3.2. UN ROLE PEDAGOGIQUE ET MOBILISATEUR

La presse a été un élément mobilisateur du grand public. Les différents médias locaux ont annoncé chacune des séances et résumé, le lendemain, leur contenu et les tendances qui s'y étaient affirmées. (Corse-Matin, RCFM, France 3 et Arriti pour citer les médias dont la couverture a été constante).

Cette mobilisation des médias locaux, avec un traitement différent de l'information en fonction des supports (TV, radio, presse écrite), a permis de rendre compte des différents points de vues qui s'affrontaient, s'écoutaient.

REPARTITION DES THEMES ABORDES DANS LE TRAITEMENT DE L'INFORMATION



3. LE DEBAT ET SES ENSEIGNEMENTS

3.1. LE PROJET DU MAITRE D'OUVRAGE

3.1.1. LES OBJECTIFS

Le projet du maître d'ouvrage doit répondre à quatre objectifs :

3.1.1.1. Sécuriser la navigation portuaire :

- Assurer la sécurité par tous les temps pour les manœuvres et la navigation des navires. En effet, les manœuvres des navires dans l'enceinte du port actuel, délicates par beau temps, deviennent très difficiles dès lors que les conditions météorologiques se dégradent.
- L'augmentation de la longueur des navires entraîne également des problèmes en termes de sécurité dans le bassin actuel. Le port de Bastia est tenu de se conformer aux recommandations internationales AIPCN en matière de sécurité.

3.1.1.2. Améliorer le cadre portuaire

- ❑ Augmenter la capacité des terre-pleins et des espaces de stationnement aujourd'hui saturés, et séparer le fret des passagers
- ❑ Améliorer l'accueil et l'accès des usagers au port

3.1.1.3. Répondre aux besoins de la continuité territoriale

- ❑ Répondre aux demandes actuelles en termes de transport en forte augmentation depuis 1990. Le port actuel est régulièrement saturé et ne peut répondre efficacement à cette demande dans son état actuel.
- ❑ Répondre aux demandes futures de transport
- ❑ Participer à un développement économique durable

3.1.2. LES DEUX OPTIONS PRESENTÉES

Le débat public présente deux extensions du port après, éventuellement, la réalisation de la phase « 0 » qui concerne un aménagement limité du port actuel pour répondre aux besoins immédiats de l'exploitation du port.

Le projet du maître d'ouvrage soumet deux options techniques au débat public qui permettront de disposer de :

- ❑ 7 postes à quai opérationnels pouvant accueillir des navires de grande taille (actuellement 3 postes peuvent accueillir des navires de 175 m avec dérogation)
- ❑ une navigabilité et des manœuvres facilitées dans un bassin plus large
- ❑ un doublement (au minimum) de la surface de terre-pleins

Ces deux options permettront ainsi d'assurer la sécurité des navires, des usagers et de répondre aux exigences de la réglementation en la matière.

L'extension sur le site actuel prévoit la construction d'une nouvelle digue plus au large (destruction de la digue actuelle) pour augmenter la superficie du bassin, associée à une restructuration des postes à quai (existants et nouveaux) en adéquation avec la taille des navires actuels et futurs. La superficie des terre-pleins est également doublée.



L'extension sur le site de la Carbonite prévoit l'implantation d'une nouvelle infrastructure portuaire au sud de la ville. Elle serait localisée au nord de la plage de l'Arinella, sur l'emprise du littoral déjà artificialisé. Elle implique la construction d'une nouvelle digue avec un bassin et des postes adaptés aux navires actuels et futurs.

Une importante superficie de terre-pleins est également prévue, ainsi qu'une desserte terrestre spécifique.



3.2. L'OPPORTUNITE DU PROJET

3.2.1. LES ARGUMENTS FAVORABLES A L'OPPORTUNITE

L'opportunité du projet a été abordée tout au long du débat à travers les différents sujets développés :

3.2.1.1. Un cadre portuaire sécurisé

Les préoccupations de sécurité sur le port actuel se sont fait entendre dès la réunion d'ouverture et sont revenues tout au long du débat. Elles ont été soulignées par les usagers et professionnels du port.

3.2.1.2. Répondre à l'évolution du trafic

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de Haute-Corse rappelle la forte évolution du trafic, avec 2 millions de passagers en 2002 et s'inquiète sur le devenir du port, dans un avenir proche, car actuellement le port n'est plus apte à faire face à l'évolution du trafic maritime.

Certains intervenants, critiquant l'opportunité, ont évoqué l'hypothèse du développement du trafic aérien à la place du trafic maritime. Cette proposition a été fortement contestée car un million de touristes représenterait 12 000 avions soit 71 avions par jour.

« Cela fait 71 avions par jour pour un million de touristes. Si vous en mettez pour trois millions, vous aurez un avion toutes les 5 minutes sur l'aéroport de Bastia. Je pense que les gens sur la plage de la Marana n'auront plus besoin de sèche-cheveux ! » (Marc Rutili, gérant de la société de lamanage de Bastia, le 13/03)

3.2.1.3. Répondre à l'évolution de la longueur des navires

Les professionnels du port ont rappelé que la taille des navires continue à évoluer, et que d'ici peu, le port de Bastia ne pourra plus les accueillir.

« [...] Allons-nous mettre en balance la sécurité et l'accessibilité du premier port de Corse et du poumon économique pour le mettre en balance avec l'aspect écologique ? [...] » (**Achille Raffali**, pilote maritime, le 27/03).

3.2.1.4. Développement économique de la Corse

Pour un certain nombre de participants, un grand port est un élément indispensable au développement économique de l'île. Il n'est donc pas question de refuser le développement économique et social de la Corse au nom de la protection de 60 hectares de posidonies dont les herbiers risquent de subir d'irréparables outrages en cas de collision dans le port ou d'échouages sur les rochers présents sur ce site.

« [...] nous sommes un certain nombre de bastiais qui attendent de la part de la Collectivité Territoriale un geste fort enfin à destination de notre ville, car notre ville a véritablement besoin de se relancer en association avec toutes les autres communes de Corse évidemment dans un développement équilibré. [...] » (**Michel Castellani**, simple citoyen, le 15/05)

3.2.1.5. Le statu quo n'est pas envisageable

Le choix du site n'a pas été la préoccupation principale des acteurs favorables, ils désirent avant tout la disparition du statu quo au profit d'un port moderne et sécurisé, car persister dans la situation actuelle serait "se condamner à l'obsolescence", comme l'a fait remarquer **Pierre Mattei**, directeur général de Corsica Ferries.

« [...] Concernant l'évolution du port, la solution « on ne fait rien » ne me paraît pas très porteuse d'avenir. Le faire où, comment, est l'objet de ce débat et je n'ai pas l'intention d'assener mes convictions dans ce domaine. [...] » (**Emile Zuccarelli**, député maire de Bastia)

3.2.2. LES ARGUMENTS CONDITIONNELS A L'OPPORTUNITE DU PROJET

Parmi les acteurs favorables sur le principe de l'opportunité, certains émettent tout de même quelques réserves et conditions.

Un certain nombre de participants, se positionnant malgré tout en faveur du projet, ont fait part de leurs interrogations quant à son financement non précisé dans le dossier du débat.

« [...] La seule question que nous sommes en droit de nous poser est de savoir comment le payer ? [...] Est-ce que les contribuables devront supporter l'intégralité des travaux ? [...] Est-ce uniquement Bastia qui va devoir supporter l'intégralité des remboursements ? [...] » (**Pierre-Louis Pompanon**, Collectif des contribuables bastiais, le 15/05)

D'autres, en revanche, souhaitent que des études complémentaires soient réalisées.

« [...] Il n'est pas question qu'on prenne des risques au niveau courantologie et des posidonies aussi. Il faut là aussi des études complémentaires, car il y aura certainement à assumer politiquement une part de dégâts au niveau de l'impact environnemental. [...] » (**Gérard Dykstra**, Rinnovu, le 15/05)

3.2.3. LES ARGUMENTS DEFAVORABLES A L'OPPORTUNITE

La crainte du tout tourisme se fait sentir dès la réunion d'ouverture.

Devant un tel projet, certains parlent de « gigantisme ». Ils associent alors le nouveau port à un besoin d'accueillir les futurs navires, beaucoup plus grands, et donc à l'arrivée d'un tourisme de masse.

Ces arguments évoquent :

- la crainte du « tout tourisme ».

« [...] Le but inavoué de cette infrastructure supplémentaire est de jouer la carte du tourisme de masse que l'île refuse avec force depuis 1970 : on retiendra le nombre de 3,5 millions de passagers ferries à Bastia en 2020 (page 45 du rapport). [...] » (**Chjara Molinelli**, CPB, le 15/05)

- l'aménagement possible des horaires des navires,

« [...] Il suffirait d'échelonner un peu l'arrivée des navires. Il n'y a que quatre compagnies à gérer, nous ne sommes pas à Hongkong. [...] » (**Gilles Zerlini**, président de l'association Le Poulpe, le 15/05)

- les atteintes à l'environnement

« [...] Le projet de La Carbonite aura des conséquences environnementales sévères immédiates : destruction de 60 hectares des frayères de posidonies, d'espèces rares, disparition de zones de pêches, menaces sur l'étang de Biguglia, sur la plage de l'Arinella et sur le cordon lagunaire de la Marana. [...] », **Michèle Salotti**, présidente de l'association U Levante, le 15/05.

- Les atteintes aux activités liées à la mer

Parmi les arguments défendus par les opposants à l'opportunité, des inquiétudes ont été évoquées quant à la préservation des activités liées au milieu marin, le nautisme, la plongée, la pêche. En effet, la réalisation d'une extension portuaire, quelle que soit l'option retenue, aurait des répercussions néfastes sur ces activités.

3.3. LES REUNIONS THEMATIQUES

3.3.1. LA FONCTION ECONOMIQUE DU PORT

3.3.1.1. Quel tourisme pour la Corse ?

L'importance et le développement du tourisme liés à l'extension portuaire sont revenus régulièrement dans l'argumentation des acteurs du débat.

Les opposants au projet estiment que ce projet n'est pas une nécessité et qu'il y a d'autres alternatives. La Corse étant déjà à saturation de touristes pendant la période estivale, ils estiment que la concentration des trafics maritimes à Bastia, en surdimensionnant la capacité de ce port pour anticiper la demande de pointe saisonnière, ne serait pas raisonnable. Il serait préférable d'injecter ces sommes dans des infrastructures plus urgentes à réaliser.

« [...] Pour le développement de la Corse, le seul axe qu'on nous propose en somme c'est ce port, c'est-à-dire ces 250 millions d'euros qui pourraient être injectés ailleurs que dans une option du tout tourisme, car il faut l'appeler ainsi. [...] » (**Pierre-Laurent Santelli**, CPB, le 13/03)

Les défenseurs du projet pensent au contraire qu'une telle infrastructure ne peut être que bénéfique économiquement, notamment par le biais du développement du tourisme. Par ailleurs, ils soulignent que le transport maritime ne concerne pas uniquement les touristes, mais aussi les déplacements des résidents vers le continent et celui des corses non résidents qui rentrent durant leurs congés. Ils appellent à raisonner en termes de capacités à donner à une infrastructure de transport qui permette de répondre à une demande et de baisser les tarifs afin de faciliter les voyages plus fréquents.

« [...] La question que se pose la compagnie sur ce problème portuaire, quelle que soit la solution retenue, n'est pas que va-t-on faire de ces millions de touristes, mais plutôt que va-t-on faire s'il n'y a plus ces millions de touristes ? [...] » (**Pierre Mattei**, Directeur de la compagnie maritime Corsica Ferries, le 13/03)

3.3.1.2. Le développement économique de la Corse

Les partisans du projet et ses opposants s'accordent sur le fait qu'un équipement portuaire structurant serait fondamental pour le développement de la Corse. Leurs avis divergent sur la nature des aménagements envisagés et les retombées économiques qui y sont associées.

Pour les défenseurs du projet, l'extension portuaire représente un maillon indispensable au développement de la Corse. En effet, se priver d'un tel outil serait se priver des retombées économiques, se priver d'emplois et priver les commerçants bastiais de l'impact économique généré par les activités de croisière et de grande plaisance. Il est enfin nécessaire de réaliser dans cette ville une infrastructure digne de ce nom et reliée au tissu urbain. Cette réalisation donnerait de l'oxygène à l'organisation urbaine et un potentiel de travail pour les générations futures.

[...] Est-ce que l'île peut se permettre de voir sa fréquentation régresser durablement et assumer les licenciements qui iront de pair en raison du désengagement des armateurs qui auront positionné leurs navires ailleurs ? [...], (**Marc Rutili**, gérant de la société de lamanage de Bastia, le 13/03)

Alors que les opposants ne voient pas l'intérêt d'un projet de cette envergure et émettent d'importantes réserves quant aux retombées économiques annoncées qui, d'après eux ne profiteront qu'aux compagnies maritimes et à l'exploitant du port. Ils mettent en doute la possibilité des entreprises corses du BTP à construire une telle infrastructure. Ce à quoi le président du BTP a répondu que les entreprises du BTP insulaires sont capables de conduire des travaux importants et l'ont déjà démontré.

3.3.1.3. Le financement du projet

La question du financement, posée dès la première réunion, a ensuite été révoquée lors de chacune des séances publiques suivantes.

Ainsi, à partir du 27/03, les premières thématiques liées à l'opportunité et au cadre du débat ont laissé une place plus importante à celle du financement.

L'hypothèse laissée ouverte par le dossier du débat, d'un financement privé dans le cadre de Délégation de Service Public ou de Partenariat Public Privé, a été fortement critiquée de même que le coût global d'un tel projet qualifié à plusieurs reprises de

« pharaonique ». Les 250 millions d'euros pourraient aussi être affectés à d'autres priorités.

A contrario, il a été souligné que 250 millions d'euros, amortis sur 10 ans, ce n'est que 25 millions d'euros par an, et que « *quoi qu'il en soit, 250 millions d'euros c'est beaucoup mais ce n'est que deux Méga-Express neufs.* »

3.3.2. LES ASPECTS TECHNIQUES DU PROJET

3.3.2.1. La localisation des options

Concernant les alternatives aux options présentées, plusieurs propositions ont été recensées, que ce soit en termes de configuration des infrastructures ou d'emplacement de l'extension. L'embouchure du Golo et le site d'Aléria ont été évoqués comme sites possibles, sans en mesurer ni les avantages, ni les inconvénients. Il a été répondu que le site de la *"Carbonite a fait l'objet d'études depuis quarante ans par la Jeune Chambre Economique"*.

A ces observations, le maître d'ouvrage a répondu que l'emplacement de l'extension portuaire a été situé sur la côte rocheuse (au début de cette zone pour la Carbonite ou plus au nord pour le port actuel) pour ne pas reproduire le désastre écologique et par voie de conséquence, économique du port de Taverna. Les configurations proposées sont dimensionnées pour répondre aux objectifs du projet exposé dans le dossier.

3.3.2.2. La taille des navires

De nombreuses interventions ont concerné la dimension des navires actuels et futurs et la mise en conformité des quais et du bassin avec ces derniers.

A ce sujet, certains n'imaginent pas que l'on soit obligé d'adapter le port à la taille des navires plutôt que l'inverse.

Le maître d'ouvrage saisit l'occasion de rappeler qu'actuellement les quais sont prévus pour des navires de 145 m et que, par conséquent, le port fonctionne déjà en mode dérogatoire.

Sur ce point, les acteurs économiques de la place portuaire et les élus, ont répondu que ce sont toujours les ports qui se sont adaptés, et que si les bateaux ne peuvent plus accoster, les compagnies maritimes iront ailleurs...

« [...] *La taille des bateaux va continuer à augmenter, le trafic aussi, mais simplement les bateaux iront ailleurs qu'à Bastia.* [...] » (**Emile Zuccarelli**, Député-maire de Bastia, le 15/05)

3.3.2.3. L'orientation de l'ouverture du port à la Carbonite

Des interrogations ont porté sur l'ouverture au nord qui, d'après certains, serait mauvaise en raison de la violence des vents provenant de cette direction, par rapport à une ouverture vers le sud.

Les experts du bureau d'études SOGREAH ont expliqué les raisons de ce choix. Ainsi, dans le cadre de l'ouverture au nord, la digue a été configurée pour barrer le passage de la houle de nord est (recouvrement de 400 m) et sécuriser l'accès nautique.

A contrario, une ouverture au sud poserait des problèmes de sécurité pour les navires et les usagers de la plage de l'Arinella et entraînerait une érosion très importante de la plage.

3.3.2.4. La prise en compte des vents dominants dans les projets

L'impact du Libecciu sur les navires dans le port a été évoqué comme un phénomène à prendre en compte par plusieurs intervenants : dont les associations environnementales et les acteurs de la place portuaire.

Le maître d'ouvrage a répondu que dans l'option « Carbonite » les quais ont été orientés dans la direction du Libecciu pour diminuer fortement son impact sur les navires, notamment, dans les manœuvres d'accostage et d'appareillage.

3.3.2.5. La problématique des travaux

La problématique des travaux de réalisation et de leurs conséquences a été soulevée à plusieurs reprises, tant en termes de caractéristiques techniques, qu'en termes d'enjeux environnementaux (nuisances, pollution, traitement de l'amiante...) En effet, les associations s'inquiètent pour le transport des terres amiantifères et de la pollution.

Quant aux acteurs économiques, ils ont expliqué que des travaux sur le site actuel seraient difficilement réalisables sans d'importantes contraintes sur l'activité portuaire pendant toute leur durée.

« [...] Sur le site actuel, c'est un peu différent. D'abord, on ne peut pas faire des installations de chantier sur place car les terre-pleins sont déjà saturés. Donc, il faudrait imaginer pratiquement de faire des installations de chantier au même endroit que ce que l'on ferait pour Carbonite. Il y aurait de la circulation de camions en ville. Et le chantier est beaucoup plus compliqué à organiser, mais nous allons voir comment cela peut être fait. [...] » (Yves Marcellin, Ingénieur Génie Civil et Travaux maritimes, CATRAM, le 27/03)

3.3.3. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les effets du projet Carbonite sur le littoral

Le public, et en particulier les associations, ont fortement insisté sur les risques d'érosion du littoral, notamment sur le Lido de la Marana et le Grau de l'étang de Biguglia (étang classé Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique et Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux).

La principale crainte à ce sujet est la modification des mouvements de sédiments dans la zone située au sud du port et, à terme, la disparition du cordon lagunaire ou l'ensablement de l'embouchure de l'étang.

Les associations ont réfuté, par des extraits de citations de spécialistes en sédimentologie les conclusions de l'étude environnementale réalisée par le bureau d'études SOGREAH.

"Les impacts annoncés ne reposent pas sur des données scientifiques mesurées, mais sur des simulations informatiques à partir de valeurs estimées donc hypothétiques"

En réponse, le représentant du maître d'ouvrage a affirmé que celui-ci était attentif aux problèmes du transport des sédiments. Il a souligné l'expérience et les compétences des bureaux d'études dans ce domaine. Les experts ont rappelé que les modèles mathématiques utilisés sont récents et reconnus. Leur utilisation fait l'objet de validations étape par étape, avec des calages sur le réel.

La hausse éventuelle du niveau de la mer, par suite du réchauffement climatique est toujours prise en compte.

3.3.3.1. Les impacts sur les espèces naturelles

Le public s'est manifesté avec vigueur contre la destruction de l'herbier de posidonies et des espèces protégées associées.

Les deux options sont accusées d'entraîner des destructions d'espèces protégées par la loi française, la réglementation européenne et les conventions internationales, notamment les herbiers de posidonies qui sont présentés comme très riches en termes de biodiversité et sont menacés de destruction par le projet, particulièrement importante sur le site de la carbonite, sur une échelle supérieure à celle qui est présentée par le maître d'ouvrage.

Les associations soulignent également les limites de l'étude sur l'environnement marin qui, selon elles, ne prend pas en compte l'ensemble des espèces protégées présentes sur le site.

Sur les posidonies, le maître d'ouvrage a indiqué qu'il ne méconnaissait pas les impacts des projets. L'expertise juridique, réalisée à la demande de la CNDP et communiquée au public lors de la réunion sur les aspects environnementaux, le 10/04, présente les procédures à conduire pour obtenir les autorisations nécessaires.

Il a par ailleurs proposé, pour la mise en place d'un comité scientifique indépendant, après une décision de la poursuite du projet éventuel, d'engager avec les organismes en charge de l'environnement, c'est-à-dire la DIREN et l'Office de l'Environnement, une concertation pour définir les modalités de désignation des membres de ce Comité scientifique et les modalités de son fonctionnement.

Dans le cadre de la concertation, après le débat public, les associations pourront éventuellement formuler des propositions sur les thématiques qui devront être abordées par ce comité scientifique et sur les types des spécialistes qui pourront le composer.

Sur les autres espèces protégées, le maître d'ouvrage a présenté une étude spécifique sur les patelles géantes, engagée juste avant le début du débat, dont les conclusions ont été formulées en mars 2007.

3.3.3.2. Les effets sur les activités liées à la mer

La profession des pêcheurs s'est régulièrement manifestée pour défendre ses intérêts en termes de zones de pêche (menacées selon elle par le projet Carbonite), mais également en termes de ressources.

Ce dernier thème rejoint l'argumentaire développé par le public autour des herbiers de posidonies, qui représentent un écosystème important, notamment en tant que nurseries pour les poissons.

De la même manière, si une extension portuaire était réalisée, quelle que soit l'option retenue, plusieurs sites de plongée sous-marine disparaîtraient.

3.3.3.3. Les effets des travaux

Le transport des matériaux, en particulier celui d'éventuels matériaux amiantifères, représente aux yeux du public un danger non négligeable, de par le nombre important de rotations de camions qui seront nécessaires à l'approvisionnement du chantier, et les nuisances qui y sont associées : la pollution de l'air, les encombrements, le bruit, les poussières ...

« [...] Dans le pire des scénarios, jusqu'à 1 064 camions libéreront leurs fibres d'amiante plus 150 tonnes de CO² (principal gaz à effet de serre), que nous

respirerons à plein poumon. [...] », **Delphine Agostini**, association l'Erbaghju, le 10/04.

Pour les débris amiantifères évoqués, le maître d'ouvrage a rappelé que sa proposition ne visait en aucun cas la construction du port avec ce type de matériaux, mais seulement, une opportunité pour s'en débarrasser en les confinant dans les caissons étanches constituant la digue projetée. Dans cette hypothèse, les conditions de transport seraient sécurisées.

Quant au transport des matériaux rocheux, il souligne que la voie maritime sera privilégiée au maximum pour l'approvisionnement des chantiers.

3.3.4. L'INTERFACE VILLE-PORT

3.3.4.1. Les projets de la ville en lien avec le port

La problématique de l'interface ville-port concerne le quotidien et le cadre de vie des bastiais. Un nombre important de questions a été posé par le public quant à l'intégration du projet de la Collectivité Territoriale dans les projets de la ville.

Le public a souhaité connaître ces projets. Il s'est interrogé sur le PDU (Plan de Déplacements Urbains) et les projets de mobilité et d'accessibilité au centre ville.

La réunion thématique sur l'interface ville-port a été l'occasion pour la ville de Bastia de présenter ses projets en cours :

- L'INTERMODALITE ET LA MISE EN ŒUVRE D'UN TCSP (TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE). Une telle desserte de la ville absorberait 22 000 passagers par jour.
- LA RESTRUCTURATION URBAINE DES QUARTIERS SUD
- LA ZAC D'AGLIANI
- LA ZAC DE LA CARBONITE

L'extension du port sur le site de la « Carbonite » jouerait là un rôle déclencheur et d'accélérateur pour ces différents projets. Elle donnerait une image de marque à ce quartier et créerait une nouvelle centralité au sud.

[...] Bastia a été tirée vers le nord parce qu'il y a eu la création du nouveau port. Aujourd'hui, il faut renverser et faire en sorte que Bastia aille de Toga au rond-point de la zone industrielle et prenne toute son expansion si on ne veut pas tourner le dos au progrès. [...]» (**Ange Rovere**, 1^{er} adjoint à la ville de Bastia, le 24/04)

3.3.4.2. Les accès routiers

Si l'extension portuaire devait être réalisée sur le site actuel, l'amélioration de la desserte terrestre impliquerait la réalisation d'une rocade dont le coût serait équivalent aux travaux d'extension eux-mêmes.

« [...] Donc, une opération comme une rocade souterraine pour Bastia, est de l'ordre de 250 millions. On est dans l'ordre de grandeur du nouveau port. C'est pour vous montrer l'importance des financements qui seraient nécessaires pour une telle réalisation. », **Jean Cagniard**, Directeur des services techniques, CTC, le 24/04.

En revanche, si un port devait être réalisé sur le site de la Carbonite, deux lieux de raccordement de la voirie de la desserte portuaire au réseau principal ont été présentés. Dans les deux cas, ceux-ci présentent l'avantage d'être situés au sud de la ville. Dans ces configurations, les camions de fret et une partie importante des véhicules légers ne transitent plus par le centre-ville.

3.4. LA SEANCE DE CLOTURE

Lors cette dernière séance, mardi 15 mai, les parties prenantes actives au débat ont disposé de 10 minutes chacune pour synthétiser leurs positions sur le débat et sur le projet, à l'issue de ces deux mois et dix jours d'échanges.

Se sont succédés à la tribune les représentants d'associations, de collectifs, de collectivités locales, d'institutions et d'organisations politiques.

- **Gilles ZERLINI**, président de l'association Le Poulpe, ouvre la séance de clôture.

La présentation des 2 cahiers d'acteurs de cette association commence par ce qui a été exprimé par l'association comme une censure de son 1^{er} cahier d'acteurs.

Il conteste la crédibilité des études et met en cause l'objectivité de la CPDP. Par référence à des extraits du rapport d'activités de la CNDP 2005-2006, il conteste que les modalités du financement du projet n'aient pas déjà été arrêtées.

Il se positionne contre le site de la « Carbonite » et pour une amélioration de la phase 0.

- **Michèle SALOTTI**, Présidente de l'association U Levante.

Elle défend son cahier d'acteurs. Pour elle, il n'y a pas de débat, l'option Carbonite est déjà décidée. Elle évoque différents problèmes dont l'accessibilité aux documents (aucun document disponible avant la semaine précédent l'ouverture du débat...), l'impartialité de la CPDP, les réalités environnementales et économiques...

Chjara **MOLINELLI**, U Levante, CPB, complète l'intervention de Michèle Salotti et conclut en disant que le but inavoué du projet de la Collectivité Territoriale de Corse est un tourisme de masse.

Unanimement, elles regrettent que le débat n'ait pas plus porté sur l'opportunité ou non d'un port supplémentaire...

Elles se positionnent contre une extension portuaire telle qu'elle est soumise au débat.

- **Nicolas SECONDI**, président de l'association de protection du Vieux Sartène. Il précise que le développement de Bastia concerne toute la Corse. C'est à ce titre qu'il a étudié le projet qu'il pense être une aberration, en tant qu'ancien ingénieur.

Il se positionne contre la Carbonite et préconise d'autres aménagements sur le site actuel.

- **Gérard ROMITI**, président du Comité régional des Pêches (CRPMEM), CPB. Il réaffirme son opposition à la création d'un port à la Carbonite. Il souhaite que « *les responsables politiques prennent une décision raisonnable et raisonnée sur les aménagements portuaires de Bastia à effectuer* ».

Il est contre la Carbonite et favorable à une dynamique portuaire intégrée des ports de Toga, de Commerce et du vieux port.

- **Gérard DYKSTRA**, « Rinnovu », mouvement indépendantiste Corse. Il souhaite ce grand port pour une Corse plus développée, plus souveraine.

Il émet des conditions : des études environnementales plus poussées, une gouvernance irréprochable de ce port. Il est formellement opposé à la privatisation du port.

Il se positionne en faveur de la Carbonite et pour un financement public de l'Etat.

- **Pierre-Louis POMPANON**, Collectif des contribuables bastiais.

Il souligne ses préoccupations environnementales et insiste sur les conséquences possibles pour les contribuables bastiais alors que c'est un projet pour l'ensemble de la Corse.

Il est favorable à l'opportunité et se positionne en faveur du site de la Carbonite.

- **Marc RUTILI**, Gérant de la société de lamanage du port de Bastia.

Concernant le coût du projet et son financement, il relativise ; il évoque la subvention de 110 millions d'euros pour la continuité territoriale, qui n'a choqué personne...Il s'oppose à l'emploi du terme de pharaonique et développe un argumentaire sur la diabolisation des entreprises et des patrons, ce qui permet de jouer sur les peurs et entérine un discours "*convenu qui pétrifie le développement*". Il appelle "*à créer les conditions pour ne rien regretter et ne pas avoir peur du dynamisme*".

Formellement opposé à un statu quo, il est favorable à l'opportunité du projet.

Il se prononce au mieux pour la Carbonite au pire pour faire quelque chose.

- **Michel CASTELLANI**, professeur à Corte et bastiais.

« *Il faut saisir les opportunités qui se présentent* ». Bastia a beaucoup perdu d'un point de vue culturel et industriel. Pour les détracteurs du projet, il précise que si rien n'avait été fait par les générations passées, Bastia serait un village. Il conclut : « *Nous attendons un geste fort de la CTC pour notre ville* ».

Il demande à la CTC d'accomplir son devoir en "relançant une vraie dynamique d'avenir et d'impulser, en interaction avec l'initiative municipale et consulaire, ce projet de port à la Carbonite qui représente l'avenir de Bastia".

Il est favorable à l'opportunité et se positionne pour la Carbonite.

- **Charles MICAELLI**, président des plaisanciers bastiais.

Il affirme que la plaisance existe déjà, avec des bateaux de toutes tailles. Pourquoi donc un tel projet ?

Il est défavorable à l'opportunité d'une extension portuaire à Bastia.

- **Edmond SIMEONI**, CPB.

Bastia n'est pas une ville de destination, mais une ville de transit, pourquoi ? Où sont les responsabilités ? Ce projet n'est pas pertinent, un 4^{ème} port pour une ville de 40 000 habitants... Il estime que ce projet lèserait les intérêts de la ville de Bastia et de la Corse où les ports et aéroports sont trop nombreux.

Il est pour la modernisation du port mais de façon raisonnable et refuse les options soumises au débat.

- **François-Xavier De MORO GIAFFERI**, président UMBP, directeur de la CMN. Il défend son cahier d'acteurs UMBP en rappelant que « *le port actuel est obsolète et présente des insuffisances nautiques, spatiales et de sécurité pour*

les biens et les personnes, sans omettre les contraintes légales qui veulent rendre aujourd'hui les enceintes portuaires hermétiques (code ISPS). »

Le site de la Carbonite présente tous les avantages d'un ouvrage neuf tout en répondant aux objectifs recherchés.

Il est totalement opposé à un statu quo, favorable à l'opportunité. Il se positionne en faveur de la Carbonite.

- **Agathe ALBERTINI**, présidente de l'UMIH.

Elle donne sa position et celle des syndicats des professionnels du tourisme. Ce projet est "une opportunité qui s'offre à notre région, il faut la saisir". Les professionnels sont convaincus que la Corse peut devenir une destination environnementale d'excellence.

L'UMIH se positionne plutôt pour la Carbonite mais souligne que des questions sont encore sans réponse (planning, coût des travaux, financement, répercussions sur les coûts de transport)

- **Jean FEMENIA**, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute Corse.

Il se félicite de la bonne tenue du débat qui fut "intéressant, tout le monde s'est écouté". Il souligne son accord sur le principe que Bastia est en train de perdre sa place de capitale économique et que le port est tout ce qui lui reste. Il engage à saisir cette opportunité de nouveau port. Il rappelle que la Chambre de Commerce est prête à assumer 30% du financement du nouveau port.

Il est favorable à l'opportunité d'une extension portuaire et se positionne en faveur de la Carbonite.

- **Jean BAGGIONI**, Maire de Ville di Pietrabugno.

Il revient sur l'historique de ce projet de nouveau port. C'est lui-même et Emile ZUCCARELLI, qui ont soutenu cette idée lors des discussions des « accords de Matignon » au titre du rattrapage, en 2002 (PEI).

Toutefois, en 2007, il *"s'interdit de cautionner, par avance, toute initiative qui conduirait à créer une infrastructure publique avec des moyens privés"*.

Opposé au statu quo, il est favorable à l'opportunité du projet et a fait le choix de l'option Carbonite qui, suite aux études menées par les techniciens des bureaux d'études, semble être la plus appropriée.

- **Emile ZUCCARELLI**, député-maire de Bastia.

Il évoque la difficulté d'être bastiais dans une Corse déséquilibrée, vers le sud. Bastia est le point le plus proche du continent et le site de la Carbonite est incontestablement un meilleur choix que l'agrandissement du port actuel. « *On va faire un port, un port à la Carbonite* ». Mais il faut le faire en 10 ans, car dans 20 ans, ce sera trop tard, le port de Bastia sera mort entre-temps ; il faut donc prendre des dispositions dès maintenant par redéploiement du PEI.

Il n'est pas favorable à un financement privé et indique qu'il s'opposera à l'introduction d'une phase « 0 » si une décision favorable n'est pas prise en faveur du site de la Carbonite, car sous prétexte qu'elle serait provisoire, celle-ci pourrait être là pour une durée plus longue.

Il est opposé au statu quo et favorable à l'opportunité du projet. Il fait le choix de la Carbonite

- **RETOUR D'EXPERIENCE : LE CAS DU HAVRE**

Pascal GALICHON, Port Autonome du Havre – Il fait une présentation du déroulement du débat public sur port 2000 au Havre et du fonctionnement post-débat en expliquant comment le Comité scientifique s'est mis en place.

Son message est que la construction d'un port de commerce est possible même avec des contraintes d'espèces protégées. Des solutions restent à mettre en place grâce un à collègue d'experts et de scientifiques qui travailleront ensemble à l'élaboration de mesures d'accompagnement à la réalisation des infrastructures portuaires.

4. CONCLUSION

Les dossiers soumis à débat public doivent présenter de forts enjeux socio-économiques ou avoir des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. C'est le cas du dossier du développement portuaire de Bastia présenté par la Collectivité Territoriale de Corse à la Commission Nationale du Débat Public puisque les points suivants traitant :

- de la fonction économique du port
- des caractéristiques techniques du projet
- des aspects environnementaux
- des enjeux de l'interface ville-port

répondent parfaitement aux critères retenus par les textes.

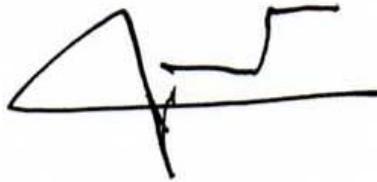
Ce rapport, rédigé par la Commission de Pilotage du Débat Public, serait incomplet s'il ne faisait pas état de la prise de conscience par les bastiais de l'utilité et du besoin d'un véritable débat public sur des sujets d'une telle ampleur : débat organisé pour la première fois en Corse. Conscients de l'enjeu que cette initiative représente pour l'expression des diverses opinions, l'attitude du public a été exemplaire lors des diverses séances. En effet, elles n'ont rien eu de commun avec les habituelles réunions publiques tenues au titre de la concertation, mais qui ne sont en fait que le reflet d'expressions de positions tranchées des maître d'ouvrage et du public, sans véritable dialogue. Par contre, ce débat public a bien répondu aux attentes du public – libre expression, transparence et démocratie des débats et des communications écrites - qui l'a manifesté à plusieurs reprises dans et hors débat : écho repris, par ailleurs, par les médias.

Le public a très bien compris que ce débat public était loin d'être une simple concertation, mais qu'il était un véritable lieu de libre échange, ne paralysant pas les décideurs et ne figeant pas les options présentées. Le public, passionné par ce débat dont il a été le centre et l'animateur principal, a voulu par ses interrogations et ses critiques réfléchies collaborer à instaurer un dialogue constructif entre opposants et tenants du projet, ainsi qu'entre contradicteurs et experts. Aussi a-t-il utilisé tous les moyens d'expression mis à sa disposition – communications orales, contributions écrites, cahiers d'acteurs, site internet - afin d'exprimer ses diverses opinions auxquelles le maître d'ouvrage et la CPDP ont chaque fois répondu.

Enfin, il faut souligner que, tout au long du débat, chacun a été à l'écoute de l'autre, dans une ambiance imprégnée de courtoisie qui a facilité les échanges et les contacts fructueux entre le public et le maître d'ouvrage d'un côté et les différents intervenants de l'autre. Une telle attitude responsable est bien illustrée par la citation de M. Zerlini, président de l'association « Le Poulpe » :

« Nous en sommes même arrivés, tout au long des débats, à apprécier les prises de parole de nos contradicteurs (...), je le dis vraiment franchement »

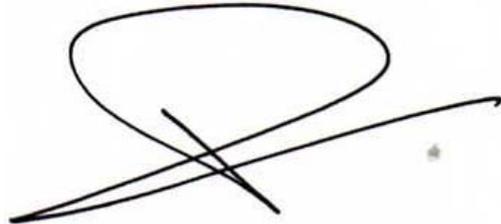
Maurice JOUBERT
Président de la CPDP

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a vertical stroke.

Jean-Claude DARRAS
Membre de la CPDP

A handwritten signature in black ink, appearing as a cursive 'JC' followed by a horizontal line.

Yves POGGI
Membre de la CPDP

A handwritten signature in black ink, featuring a large, circular loop followed by a horizontal line and a vertical stroke.

5. ANNEXES

5.1. ANNEXE 1 – TEXTES ET DECISIONS OFFICIELLES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 FEVRIER 2007

DÉCISION N° 2007 / 08 / DPB / 3

PROJET DE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE DE BASTIA

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
 - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 8,
 - vu la lettre de saisine du Président de la Collectivité Territoriale de Corse datée du 3 Mars 2006 reçue le 10 Mars 2006 et le dossier joint,
 - vu les décisions n° 2006/17/DPB/1 du 5 Avril 2006 décidant un débat public et en confiant l'organisation au maître d'ouvrage et la décision n° 2006/25/DPB/2 prolongeant le délai de présentation du dossier du débat à la CNDP,
 - vu la lettre du Président de la Collectivité Territoriale de Corse du 19 Janvier 2007 et le dossier joint,
-
- après en avoir délibéré,
 - à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Le dossier du maître d'ouvrage – dès lors qu'il comportera une analyse juridique plus précise sur la protection des posidonies – est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Le débat public aura lieu du 6 Mars au 16 Mai 2007.

Les modalités d'organisation du débat public figurant dans le tableau joint sont approuvées.

Le Président

Yves MANSILLON

SEANCE DU 5 JUILLET 2006

DÉCISION N° 2006 / 25 / DPB / 2

PROJET DE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE DE BASTIA

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 8,
- vu la lettre de saisine du Président de la Collectivité Territoriale de Corse datée du 3 Mars 2006 reçue le 10 Mars 2006 et le dossier joint,
- vu la décision n° 2006/17/DPB/1 du 5 Avril 2006 décidant un débat public et en confiant l'organisation au maître d'ouvrage,
- vu la lettre du Président de la Collectivité Territoriale de Corse du 14 Juin 2006 demandant la prolongation du délai pour adresser le dossier du débat à la CNDP,

- considérant que les études complémentaires nécessaires à la constitution du dossier ne seront toutes rendues que courant Décembre 2006,
- considérant dès lors, que le délai de six mois dont dispose la Collectivité Territoriale de Corse (art 8 du décret du 22 Octobre 2002) pour adresser le dossier du débat à la Commission Nationale sera dépassé,

- après en avoir délibéré,
- à la majorité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article Unique :

Le délai de six mois prévu à l'article 8-II du décret du 22 Octobre 2002 est prolongé de trois mois.

Le Président

Yves MANSILLON

SEANCE DU 5 AVRIL 2006

DÉCISION N° 2006 / 17 / DPB / 1

PROJET DE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE DE BASTIA

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 8,
- vu la lettre de saisine du Président de la Collectivité Territoriale de Corse datée du 3 Mars 2006 reçue le 10 Mars 2006 et le dossier joint,

- considérant la part importante du port de Bastia dans le trafic maritime de la Corse et son rôle dans la continuité territoriale entre l'île et le continent,
- considérant les enjeux économiques liés au renforcement de la capacité d'accueil maritime de la Corse,
- considérant les liens entre le projet et les problèmes plus généraux d'aménagement de l'agglomération de Bastia,
- considérant les impacts possibles des deux variantes du projet sur les milieux terrestres et surtout maritimes,
- considérant que la concertation menée jusqu'alors n'a pas encore fait une place suffisante à l'information et surtout à l'expression de la population,

- après en avoir délibéré,
- à la majorité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet de développement portuaire de Bastia doit donner lieu à un débat public.

Article 2 :

Le débat public sera organisé par la Collectivité Territoriale de Corse, maître d'ouvrage, selon les modalités suivantes :

- elle désignera une personnalité indépendante, ci-après dénommée Président du débat, chargée de l'animation du débat, qui appliquera les principes et s'inspirera des méthodes préconisés par la CNDP ; le Président du débat entretiendra à ce titre un contact direct avec cette dernière.

- le Président du débat se verra soumettre par le maître d'ouvrage le projet de dossier destiné au débat, ainsi que le calendrier et les modalités d'organisation du débat que le maître d'ouvrage doit, conformément à l'article 8 du décret susvisé, proposer à la CNDP.
- Le dossier destiné au débat devra assurer l'information complète et claire du public puis permettre son expression ; il exposera les raisons du projet ; ses enjeux ; les diverses solutions étudiées, les options retenues et leurs raisons ; les relations du projet avec les aménagements de l'agglomération qui y seraient liés ; les impacts sur les milieux terrestres et maritimes.

Article 3 :

M. Mercadal est chargé de suivre la préparation de ce débat public.

Le Président

Yves MANSILLON

5.2. ANNEXE 2 – REVUE DE PRESSE GENERALE

QUOTIDIENS

Date	Journal	Titre
23 janv. 2007	Nice Matin	En 2020, la promesse d'un nouveau port à Bastia
23 janv. 2007	Nice Matin	La population consultée pour un nouveau port
31 janv. 2007	Corse Matin	Bastia. Le Poulpe s'interroge sur le futur nouveau port
10 fév. 2007	Corse Matin	Le projet du port de Bastia fera l'objet d'un débat public
16 fév. 2007	Corse Matin	La population a plus que son mot à dire sur le projet
19 fév. 2007	Aujourd'hui	L'avenir du port de Bastia
05 mars 2007	Corse-Matin	Insertion Publicitaire
05 mars 2007	Corse-Matin	"Le Poulpe" s'inquiète du développement touristique
05 mars 2007	Corse-Matin	Bastia – Citron Pressé ; Equipons-nous ! p. 16
06 mars 2007	Corse-Matin	Bastia P. 16 ; La Phrase du Jour : Gilles Zerlini de l'association le Poulpe
07 mars 2007	Corse-Matin	Futur port de commerce Un collectif formé dès l'ouverture du débat.
14 mars 2007	Corse-Matin	Extension portuaire « Un port surdimensionné, est-ce bien raisonnable ? »
25 mars 2007	Corse-Matin	Le collectif port de Bastia hostile à des « travaux somptuaires »
25 mars 2007	Corse-Matin	Bastia – p.13 La phrase du jour : Pierre-Laurent Santelli, du collectif port Bastia
25 mars 2007	Corse-Matin	Bastia – P.13 Rendez-vous : Troisième débat public
26 mars 2007	Corse-Matin	Bastia – P.12 La phrase du jour : Edmond Simeoni, du collectif port Bastia
28 mars 2007	Corse-Matin	Projet du port La réunion technique vire à la polémique
02 avril 2007	Corse-Matin	Port du futur La CCI choisit l'option « Carbonite » chiffres en main
02 avril 2007	Corse-Matin	Bastia – P. 16 La phrase du jour : Jean FEMENIA, président de la chambre de commerce
10 avril 2007	Corse-Matin	Le chiffre du jour – p. 16 - posidonies
10 avril 2007	Corse-Matin	Rendez-vous – p. 16 – Annonce de la réunion sur les aspects environnementaux
11 avril 2007	Corse-Matin	Projet portuaire L'environnement au centre du quatrième débat public
12 avril 2007	Corse-Matin	La phrase du jour – p. 16 – François Xavier De Moro Giafferi, président de l'UMPB, Directeur de la CMN
12 avril 2007	Corse-Matin	Le chiffre du jour – p. 16 – 600 000 euros le débat
24 avril 2007	Corse-Matin	Rendez-vous – p.16 – Annonce de la réunion sur les enjeux de l'interface ville-port et Demain (Poulpe)
25 avril 2007	Corse-Matin	L'association « Le Poulpe » réclame un vrai débat public
26 avril 2007	Corse-Matin	L'extension du port de commerce alimente toujours la polémique
26 avril 2007	Corse-Matin	La phrase du jour – p. 16. Emile Zuccarelli, député maire
14 mai 2007	Corse-Matin	Rendez-vous – p.16 – Annonce de la réunion de clôture
15 mai 2007	Corse-Matin	A Chjama nazionale hostile au projet à la Carbonite
15 mai 2007	Aujourd'hui	Discussion sur le port
16 mai 2007	Corse-Matin	Projet de port Les dernières salves pour un improbable consensus
16 mai 2007	Corse-Matin	Législatives – Jean-François Baccarelli, voix de l'écologie
30 mai 2007	Corse-Matin	Port de la Carbonite « Le Poulpe » dénonce la « mascarade » du débat public.
31 mai 2007	Corse-Matin	Projet de port – L'alternative de Corsica Nazione

HEBDOMADAIRES

Date	Journal	Titre
16 fév. 2007	Le Marin	L'extension du port de Bastia en débat public
23/01 mars 07	Journal de la Corse	Deux options pour un projet évalué à 200 millions d'euros
19/25 fév. 07	Le Petit Bastiais	Port de Bastia : Le temps du débat public
02 mars 07	La Corse Votre Hebdo	Port de commerce de Bastia Extension ou création : la parole à la population
02/08 mars 2007	Journal de la Corse	Chrono 7 jours – page 4
05/12 mars 2007	Le Petit Bastiais	Extension du port de commerce de Bastia : La concertation est lancée
07 mars 2007	Le Moniteur des TP et du Bâtiment	Bastia L'extension du port soumise au débat public
12/18 mars 07	Le Petit Bastiais	Port de Bastia : premiers échanges
15/21 mars 07	ARRITTI	Débat public Port de Bastia Des questions pour l'heure sans réponse
16/22 mars 2007	Journal de la Corse	Chrono 7 jours – page 4
22/28 mars 2007	ARRITTI	Port de Bastia : Un débat biaisé
29 mars/04 avril	ARRITTI	Le « Collectif Port Bastia » prend l'offensive : p. 4 et 5
29 mars/04 avril	ARRITTI	Deux collectifs citoyens : contre l'extension du port et contre l'incinération
06/11 avril 2007	La Corse Votre Hebdo	Futur port de Bastia « Une riche démarche participative ! »
05/11 avril 2007	ARRITTI	Port de Bastia Un débat bel et bien biaisé
12/18 avril 2007	ARRITTI	Port de Bastia Les dangers pour l'environnement
13/19 avril 2007	Journal de la Corse	Reportage – Aménagement..... Quand un port fait débat...
13/19 avril 2007	L'informateur Corse	A propos de l'actu – page 5 (Fin de l'article : La CCI et le tourisme)
21/30 avril 2007	Le Petit Bastiais	L'impact environnemental au cœur du débat public
26/01 mai 2007	ARRITTI	Projet d'extension du port de Bastia L'association Le Poulpe demande l'annulation du « pseudo-débat public »
27/03 mai 2007	L'informateur Corse	Projet de nouveau port à Bastia : les coulisses de l'exploit Un nouvel Eldorado
27/03 mai 2007	Journal de la Corse	Libres propos – p. 27. TO BE OR NOT TO BE
11/17 mai 2007	La Corse Votre Hebdo	“Nous ne sommes pas des Khmers verts !”
14/20 mai 2007	Le Petit Bastiais	Pierre Chiarelli « Je serais le candidat du changement aux municipales de Bastia »
17/23 mai 2007	ARRITTI	Projet de port à Bastia : quelle conclusion ?
25/31 mai 2007	Le journal de la Corse	Diaspora p. 20 – Le bilan du 1 ^{er} trimestre – En prévision
25 mai / 03 juin	Le Petit Bastiais	Projet d'extension du port de Bastia Fin des débats publics... et maintenant ?

MENSUELS

Date	Journal	Titre
Mars 2007	CORSICA	L'Actu revue et corrigée – p.10 – Les chiffres du mois...
Mars 2007	La Ville	Bulletin municipal – Bastia – Quel port pour Bastia ? p.1 Le projet d'extension portuaire fait sortir Bastia de 30 ans d'oubli – p. 5
Mai 2007	CORSICA	Prugettu di portu – E... prugetti di sucieta

ANNUELS

Date	Journal	Titre
Avril 2007	Le Courrier des maires et des élus locaux	Les projets 2006-2007 – Débat public sur le projet du port de Bastia

TELEVISION

Date	Journal	Titre
15 février 2007	France 3	J.T. Edition Régionale 19/20
07 mars 2007	France 3	J.T. Edition Régionale 19/20 J.T. Edition Régionale 12/13
03 avril 2007	France 3	J.T. Edition Régionale 19/20
10 avril 2007	France 3	J.T. Edition Régionale 19/20 – Reportage - Les posidonies empoisonnent le projet d'extension du port de Bastia
11 avril 2007	France 3	J.T. Edition Régionale 19/20 – Reportage Pas de consensus pour le nouveau port de Bastia J.T. Edition Régionale 12/13
24 avril 2007	France 3	J.T. Edition Régionale 19/20 – Reportage Ce soir se tient à Bastia une nouvelle réunion publique...
25 avril 2007	France 3	J.T. Edition Régionale 19/20 – Reportage Faut-il agrandir le port de Bastia ou en construire un nouveau... ?
15 mai 2007	France 3	La fin des débats publics sur l'avenir du port de Bastia
16 mai 2007	France 3	Dernier débat public, hier soir, concernant le projet d'un nouveau port.

RADIO

Date	Journal	Titre
16 février 2007	France Bleu – Frequenza Mora	Flash 12 H 00
16 février 2007	Chérie FM	Flash 12 H 00
06 mars 2007	RCFM	Flash informations : réunion d'ouverture du débat public
07 mars 2007	RCFM	Magazine de l'information 12h10/12h30
25 mars 2007	RCFM	Journal : le collectif port Bastia dit non à la construction d'un nouveau port sur le site de la Carbonite
25 mars 2007	RCFM	Interview du Pierre-Laurent SANTELLI, CPB 07h45, 7mn
28 mars 2007	RCFM	Journal : 3 ^{ème} réunion hier à Bastia sur le dossier du nouveau port
28 mars 2007	RCFM	Interview de Jean CAGNIART, directeur des services techniques, CTC
03 avril 2007	RCFM	Interview de Jean FEMENIA, Président de la chambre de commerce de Bastia et de Haute-Corse
10 avril 2007	RCFM	Journal 8h00 Port de Bastia, les acteurs souhaitent une nouvelle structure

11 avril 2007	RCFM	Journal 8h00 Poursuite de débat sur l'évolution du port de Bastia
25 avril 2007	RCFM	Journal 8h00 Pour ou contre un nouveau port de commerce à Bastia : Le débat fait rage
15 mai 2007	RCFM	Journal 8h00 Ultime débat relatif au futur port de commerce de Bastia
16 mai 2007	RCFM	Journal 8h00 Le débat s'est refermé hier soir au terme d'une ultime réunion
16 mai 2007	RCFM	Le magazine de la rédaction – 12h10/12h30
31 mai 2007	RCFM	Journal de 08h00 – Corsica Nazione Independant

INTERNET

Date	Journal	Titre
30 janvier 2007	Association Le Poulpe	Construction du nouveau port de Bastia
16 mars 2007	Association le poulpe	www.polpu.org Lien vers le site débat public port de Bastia
Mars 2007	La Gazette des Communes	Corse. Un débat sur l'extension du port de Bastia
18 mars 2007	Radio Paese	Projet Port de Bastia, une consultation populaire et publique ?
Mars 2007	France 3 Corse	Info et webcam en direct
Avril 2007	Bastelicaccia	www.bastelicaccia.com – Bastia : un nouveau port peu souhaité Lien vers le reportage de France 3 sur les posidonies
Avril 2007	Rinnovu	Débat sur un nouveau port à Bastia + Forum http://www.rinnovu.com/index.php?action=article&numero=353

5.3. ANNEXE 3 – LA LISTE DES CAHIERS D'ACTEURS

LES CAHIERS D'ACTEURS

- [L'Union régionale des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie](#)
- Les Unions Commerciales de Bastia
- Le Poulpe / U Polpu – 2
- Le Collectif des contribuables bastiais
- Rinnovu
- Ville di Pietrabugno
- L'Union Maritime Bastia Port
- La ville de Bastia
- L'association pour la sauvegarde du Vieux Sartène
- La CCI de Bastia Haute-Corse
- Le Comité Régional des Pêches Maritimes et Elevages Marins (CRPMEM)
- Le Poulpe / U Polpu
 - ⇒ [Communiqué de la CPDP au sujet du cahier d'acteurs du Poulpe](#)
- U Levante

LE CAHIER D'EXPERTS

- Catram Consultants

5.4. ANNEXE 4 – LES AVIS ET CONTRIBUTIONS ECRITES

LES AVIS

- 11/04/07 - Avis de M. Antoine PASQUALINI
- 10/04/07 - Avis de M. Pierre MATTEI
- 06/04/07 - Avis de M. Patrick VANNI
- 05/04/07 - Avis de M. Marc RUTILI
- 13/03/07 - Avis de M. Henri TOMASI

LES CONTRIBUTIONS

- 16/05/07 - Contribution de M.GERONIMI
- 15/05/07 - Contribution de M. Pierre CHIARELLI, Conseiller municipal d'opposition - Bastia
- 03/05/07 - Contribution de M. Jean BAGGIONI
- 10/04/07 - Contribution de M. Julien MORGANTI
- 05/04/07 - Contribution de M. Gérard GENTIL-GIUDICELLI
- 27/03/07 - Contribution de Mme Michelle SALOTTI
- 27/03/07 - Contribution de M. Jean FEMENIA
- 27/03/07 - Contribution de M. François-Xavier de MORO GIAFFERI
- 27/03/07 - Contribution de M. Fabien PAOLI
- 23/03/07 - Contribution de M. Nicolas SECONDI
- 19/03/07 - Contribution de M. Jean BAGGIONI