

I La Carbonite est finançable

Le coût du nouveau port de la Carbonite est important. Mais il est incontournable et les autres options sont encore plus coûteuses.

Au positif, la Corse est une île et risque de le rester encore longtemps... Son principal port aussi.

Son financement peut, donc être assis sur la longue durée.

Lors du grand débat de 2006 il avait été soulevé le risque de voir le port, porte d'entrée de la Corse, échapper, par le biais du financement, à la maîtrise publique. Ce risque est écarté.

En effet, les travaux menés par la Collectivité territoriale ont circonscrit le tour de table à :

- La Chambre de Commerce
- La Collectivité de Corse
- L'Etat
- La Caisse des Dépôts et Consignations

Ces deux derniers notamment sont très favorables au projet en raison de son caractère « d'intérêt public majeur », de sa pérennité de la croissance de son activité, de ses retombées économiques considérables, et de son très large autofinancement. Il ne coûtera rien aux bastiais.

I Le grand n'importe quoi

Les partisans du projet « Ribombu » (extension vers le large du port actuel) ont compris que leur idée, déjà bien plombée, était d'autant moins défendable qu'elle n'offrirait pas pour la plaisance et la croisière les mêmes possibilités que l'option Carbonite.

Ils proposent, donc, à présent, de réserver le plan d'eau actuel à la plaisance. Et de rejeter le port de commerce, l'équivalent du port de la Carbonite, au-delà de la jetée actuelle !

En somme, la jetée extérieure à un kilomètre du rivage.

Avec les aléas marins encore plus forts!

Et le vieux Bastia disparaissant là-bas au loin.



Le débat a déjà eu lieu. Pourquoi ces blocages ?

Après ce bref résumé du dossier « ports de Bastia » on ne peut qu'être frappé par la faiblesse accablante de l'option Nord pour le port de commerce c'est-à-dire l'extension vers le large du port actuel. A l'inverse, l'option Carbonite a été, pas à pas, étudiée et validée.

- Le débat public de 2007 organisé avec sérieux et objectivité par la Commission Nationale du Débat Public au lycée Giocante de Casabianca, a clairement tranché en faveur de l'option Carbonite.

- En 2007, l'Assemblée de Corse vote le principe du port de la Carbonite.

- En 2009, est installé le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, présidé par le Pr Antoine Orsini. Il travaillera trois ans sur le plan environnemental.

- En octobre 2012 sont approuvées les mesures exemplaires et concrètes proposées tant sur le contenu du projet que pour la suite avec la création d'une aire marine protégée de 7000 hectares (Parc Marin).

- En Décembre 2012, étape essentielle, le dossier est approuvé par le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN).

- En Mai 2013, arrêté préfectoral autorisant le port de la Carbonite.

- En Février 2014, premier Comité de Pilotage Régional. Il officialise le calendrier de réalisation avec début des travaux en 2018 (!) et livraison fin 2022.

- On notera qu'au premier tour des municipales de Mars 2014 à Bastia, les candidats qui avaient mis la Carbonite à leur programme totalisaient 2/3 des voix. Les Bastiais avaient donc approuvé.

Mais, si le dossier a quand même avancé en douze ans, que de temps perdu malgré tout !

Car les manœuvres de retardement n'ont jamais cessé. Et un jour, Gilles Simeoni a arraché à Paul Giacobbi, qui cherchait l'unanimité sur le dossier PADDUC, le principe d'« études complémentaires ». Ces fameuses études complémentaires font certainement plaisir à quelques bureaux d'études mais servent surtout à gagner du temps, histoire de ne pas perdre la face sur des projets qu'on a stupidement combattus. On a vu la méthode pour le Parking Gaudin, la Voie Douce, pour ne citer que ceux-ci.

Et puis, la pitoyable réapparition du projet Ribombu...

Regardons les choses en face ! Aprimu l'ochji : anu pocu primura di Bastia !

Bastia vient de perdre son rang de chef-lieu de département avec, à la clé, les pertes d'emplois qui ont déjà commencé et qui vont s'accroître. Si on tarde encore sur la construction du port, Bastia perdra aussi sa place de capitale économique de l'île.

Dans 10 ans notre ville aura perdu son rayonnement ; elle retombera au niveau de ce qu'elle était au début des années 60.

Est-ce le but poursuivi par ceux qui se sont opposés au Tunnel, au Parking du Marché, à la municipalisation du parking Saint-Nicolas et à tant d'autres projets structurants abandonnés par la majorité actuelle, qu'elle soit municipale ou régionale ?

triste constat : Bastia n'est pas une priorité pour eux. Les manœuvres dilatoires n'ont que trop duré, la décision de lancer ce projet ne doit plus être retardée

DES ACTES POUR BASTIA

Bulletin d'adhésion 2018

Nom : Prénom :

Adresse :

Téléphone :

E-mail :

Renvoyer le bulletin à : DAPB - 17, Bd de Gaulle - 20200 BASTIA accompagné du règlement de la cotisation annuelle de 10€



L'indispensable grand port

s o m m a i r e

La construction d'un nouveau port de commerce est incontournable

Le site de la Carbonite est le plus approprié pour recevoir le nouveau port

Le choix de la Carbonite est le plus fonctionnel et sûr

La reconversion du site actuel offre des possibilités importantes en plaisance, croisières et aménagements urbains

Le choix de la Carbonite respecte l'environnement ... et l'Arinella

Le choix de la Carbonite est le moins coûteux

La Carbonite peut être financée

Le débat a déjà eu lieu. Pourquoi ces blocages ?

Le grand n'importe quoi



EDITO par Jean ZUCCARELLI

Aujourd'hui, **Bastia est gravement menacé dans sa prospérité**, l'emploi de ses habitants, son rôle en Corse et son rayonnement à l'extérieur, dans son existence même en tant que ville majeure.

A deux ans des élections municipales, nous commençons à exposer notre vision pour que notre cité retrouve le chemin du

développement et tout simplement, de la vie.

Le premier dossier porte, cela ne surprendra pas, sur le lien au maritime.

Bastia est d'abord un grand port. Mais l'actuel bassin est devenu trop exigu et mal placé. Tout indique que **le port de commerce** doit être aménagé au sud de la ville, à la Carbonite.

En réalité, **entre ce nouveau port de commerce au sud et l'utilisation du port actuel au nord pour la plaisance et la croisière, c'est un projet en deux pôles qui restructurera notre ville** et, au-delà de la fonction portuaire lui permettra d'avancer dans tous les domaines (circulation, commerce, tourisme, etc) et répondre à sa vocation de **capitale économique**.

Pour d'obscures raisons politiciennes, ce projet se heurte à l'hostilité des responsables de la Collectivité de Corse et de la municipalité de Bastia. Nous allons montrer que ce **projet vital est le meilleur et parfaitement réalisable**.

En espérant vous convaincre qu'il faut agir d'urgence.

Le port en quelques chiffres

- > 2500 arrivées et départs de navires/an
- > 200 camions/jour (qui traversent inutilement Bastia. Pollution)
- > 2,2 millions de passagers/an (53% de la Corse)
- > 800000 voitures/an
- > 850000 mètres linéaires de fret (52% de la Corse)

Bastia est le point de Corse le plus proche du continent, en l'occurrence l'Italie, d'où sa place de principal port de l'île assurant plus de la moitié du trafic « passagers » et du trafic « marchandises » de l'île en dépit de l'existence de 6 autres ports. Cette fonction, tant en activités portuaires qu'induites, est essentielle pour l'économie de la ville et l'emploi. De plus, Bastia est ainsi la porte d'entrée de la Corse, le premier nom que l'on entend à l'arrivée. On y fera des achats, mais surtout on en retiendra la beauté. On y reviendra pour visiter ou investir par exemple. Ce leadership portuaire est vital pour Bastia face à Ajaccio et son poids de capitale régionale.



Port de commerce et quartier de la Carbonite

La construction d'un nouveau port de commerce est incontournable

Jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle le port de Bastia c'était notre Vieux-Port. A l'abri du môle de la Madunetta, le bateau hebdomadaire cohabitait avec les pêcheurs. Il ne mesurait qu'une quarantaine de mètres. Quand le trafic a vu un cargo voisiner souvent avec le paquebot, la commune a acheté une partie du littoral de Ville-di-Pietrabugno. Ce fut le Nouveau-Port actuel. Il était suffisant à l'époque... il y a 150 ans. En 1950, le « Ville d'Ajaccio », avec ses 70 mètres, arrivait un jour sur deux. Ses remplaçants successifs atteignaient 90 ou 100 mètres. Avec les Trente Glorieuses et la reprise des relations avec l'Italie le trafic a ensuite augmenté fortement, une pluralité de compagnies assurant des liaisons quotidiennes puis pluriquotidiennes, avec des navires approchant ou dépassant les 185 mètres. Et encore cette taille est-elle limitée par les dimensions du port. Depuis la guerre, le nombre des mouvements a été multiplié par 10 ou 30 selon la saison, avec des navires deux fois plus longs. Et le trafic ne diminuera certainement pas. Aujourd'hui ce n'est plus possible. Tous les professionnels disent que le port est devenu dangereux.

Il fonctionne sous le régime de la dérogation et peut être fermé en cas d'accident. On n'en est pas à l'abri, même par temps calme. A fortiori quand le vent souffle. Et que dire, alors, des passagers qui attendent, sous la tempête, parfois plusieurs heures au large. On finira par se détourner de Bastia. Vers d'autres ports.. Refuser un nouveau port de commerce, c'est se fermer les portes de l'avenir pour Bastia et la Corse.



Le choix de la Carbonite est le plus fonctionnel et sûr

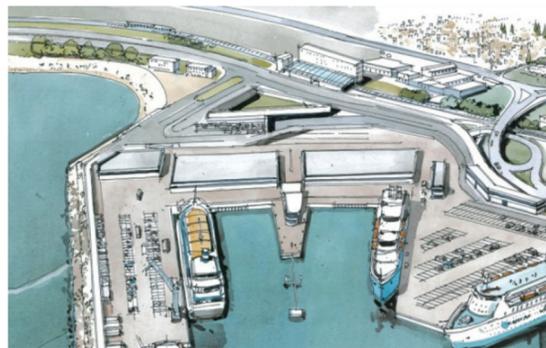
Plus sûr, d'abord, car les navires s'y rendant ou en partant interfèrent moins avec les usagers plaisanciers et pêcheurs de Toga ou du Vieux-Port. Et la Carbonite est moins exposée à la houle que le site Nord. Et même par grand vent les navires entrent et sortent sans difficulté ni attente. Mais, et surtout, le trafic passagers, voitures et camions vient à 90% du sud ou y va. On mesure l'absurdité de lui faire traverser inutilement la ville tant à l'aller qu'au retour. Avec des dégâts garantis en termes de pollution et de circulation

Le site de la Carbonite est le plus approprié pour recevoir le nouveau port.

Notons d'abord que le port ne peut guère aller au sud sauf à allonger d'autant le trajet vers les ports qu'ils soient français ou italiens. Et pas question d'empiéter sur le littoral de l'étang de Biguglia. Le Cap Corse pose des difficultés d'accès insurmontables. On voit bien que le choix entre 30 sites testés se circonscrit vite à deux sites : le Port actuel et la Carbonite. Ce choix a fait l'objet du débat public de 2007. Ce débat a clairement tranché en faveur de la Carbonite. Les arguments contraires n'avaient pas convaincu la grande majorité des participants, en particulier les professionnels utilisateurs du port. Puisque Gilles Simeoni, Pierre Savelli et leurs amis ont tout fait pour freiner et ressortir le projet irréaliste du site Nord, rappelons les principaux motifs du choix de la Carbonite :

- Il est le plus fonctionnel en termes d'accès et de sécurité
- Il libère le site Nord et offre ainsi des possibilités importantes en plaisance, croisières et aménagements urbains
- Il respecte l'environnement
- Il est l'option la moins coûteuse

Nous allons détailler ces quatre points.



La plage de l'Arinella au sud est préservée

automobile. Même si le grand tunnel, que les Simeoni ont tout fait pour empêcher, limite heureusement la casse. Il demeure que les jours de pointe le secteur Noguès-Toga est bloqué et cela ne pourrait aller qu'en s'aggravant. Gilles Simeoni prétendait il y a peu que, face aux problèmes de stationnement, foin de parkings, il fallait plutôt chercher à limiter la circulation en ville. Il s'était vu suggérer qu'un port à la Carbonite constituerait un bon moyen. Pas le seul, mais quand même ! Le choix de la Carbonite, au contraire, économise le temps et les carburants des transporteurs routiers améliore la vie des riverains et renforce la centralité et le développement des quartiers sud.



Port de plaisance et croisière Saint Nicolas

La reconversion du site actuel offre des possibilités importantes en plaisance, croisières et aménagements urbains

Le choix de la Carbonite pour le port de commerce libère le plan d'eau du port actuel au nord. Si ce dernier est trop exigü pour le commerce, il devient un port de plaisance merveilleux, faisant 2 fois au moins Toga et Vieux-Port réunis. On pourra y abriter un à deux milliers d'anneaux, selon la dimension des bateaux. Et nous pourrions accueillir, enfin, les grosses unités qui font souvent le prestige d'un port. Bastia pourrait être alors une destination majeure de la plaisance dans la Tyrrhénienne. On pourra y placer un quai de croisière toute saison qui fait cruellement défaut à Bastia. Pour le grand bien de notre tourisme et du commerce local. Ajaccio le démontre.

Les terre-pleins une fois libérés, offriront à l'aménagement de la ville une surface considérable dans un secteur aujourd'hui asphyxié. De manière très concrète, on pourrait :

- Ajouter quelques centaines de places de parking. Sans qu'il soit besoin de défoncer la Place St-Nicolas comme certains utopistes osaient le proposer.
- Faire une gare routière digne de ce nom
- Bâtir un Centre d'affaires destiné aux réunions et colloques jusqu'à 150 personnes.
- Les besoins de la plaisance en parking sont modestes. On y répondra, bien sûr. Mais toutes les activités liées à la plaisance (entretien, réparation, hivernage, etc.), aujourd'hui

totallement absentes, trouveront leur place.

- On pourrait y ajouter des activités de construction, fabrication ou études liées à la plaisance.
- Ou liées à d'autres technologies

On voit que le pôle portuaire nord vient compléter le port de commerce au sud et permet de structurer la ville avec des effets majeurs sur

- la circulation
- la revitalisation et le commerce du centre-ville
- le tourisme
- les transports en commun
- l'économie en général
- la pollution, etc ...

Le choix de la Carbonite respecte l'environnement ...

La question, très respectable, de la protection de certaines espèces animales protégées (pattes géantes) et surtout de l'herbier de position a été traitée à travers les travaux et le rapport remarquable du Conseil Scientifique présidé par le Pr Antoine Orsini. Il a conduit à la création du Parc Marin du Cap Corse et de l'Agriate. La mesure des phénomènes et les mesures compensatoires proposées par ce rapport ont été jugées réalistes et satisfaisantes par le ministre de l'environnement qui a donné son aval au projet Carbonite.

et l'Arinella

En revanche l'opinion a été « travaillée » par des rumeurs tendant à faire croire que le projet Carbonite menacerait la plage de l'Arinella. Il n'en est rien. D'abord, la jetée en quart de cercle ouvert vers le nord, commence perpendiculaire au rivage au nord de l'Arinella. Celle-ci est, donc, toute entière au sud du port, hors de son domaine. Loin de lui nuire, on peut même dire que le port la protégerait. Les courants porteurs de sable venant, en général, du sud, butant sur la jetée du port, les études disponibles montrent que loin de s'éroder, la plage gagnerait du sable et non le contraire.

La croisière, une manne à capter

Elle amène chaque année à Ajaccio plus de 400 000 touristes et injecte dans le commerce local des dizaines de millions d'euros. Certains pensent, sans doute, que Bastia n'en a aucun besoin.

Une place à prendre dans la plaisance

375 à Toga, 270 au Vieux-Port, Bastia n'a que 645 anneaux de plaisance. Moins que Saint-Florent et très loin d'Ajaccio. Et pourtant, une belle place à prendre en face de la côte toscane.

Le choix de la Carbonite est le moins coûteux

Le port de la Carbonite devrait, avec ses accès, coûter de l'ordre de 500 M€. Il serait le plus grand chantier que la Corse ait connu depuis le chemin de fer. Mais il ne fait, a priori, appel qu'à des techniques classiques en sorte que les entreprises insulaires en auront la majeure partie. Pour le plus grand bien de l'emploi local pendant le chantier et après. Le coût reste raisonnable parce que la profondeur de la mer ne dépasse pas 25 mètres même au plus loin du rivage. A l'inverse, le projet d'extension sur le site nord actuel rencontre des profondeurs doubles. Les volumes de matériaux seraient plus que doublés, d'où un prix prohibitif. Les partisans du projet, comme les ineffables

spécialistes qui se cachent derrière le « Ribombu », ont cru trouver la parade en préconisant des structures flottantes de béton censées se moquer de la profondeur.

Elémentaire ! Il suffisait d'y penser. Ce type de solution, outre qu'il n'est pas donné et qu'il échapperait pour une plus grande part aux entreprises locales, est-il adapté à de pareilles profondeurs ? Dans une mer propice aux tempêtes aussi violentes que rares ? On se souvient du coup de boutoir de nord-est qui avait emporté en 1979 la jetée actuelle. A fortiori pour des jetées « flottantes » sans le moindre abri naturel à 800 mètres voire 1 kilomètre du rivage.