

ASSEMBLEE DE CORSE

3 EME SESSION EXTRA-ORDINAIRE DE 2019

25 ET 26 JUILLET 2019

**RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES
PORTUAIRES DE BASTIA - POINT SUR L'ETAT
DE LA PROCEDURE ET PROPOSITION DE METHODE
ET DE CALENDRIER**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport a pour objet :

- d'une part de présenter à l'Assemblée de Corse l'état de la procédure concernant le projet de renouvellement des infrastructures portuaires de Bastia (projet de nouveau Port dit de la Carbonite) ;
- d'autre part de proposer une méthode et un calendrier visant à permettre à la Collectivité de Corse de faire, dans les délais les plus brefs, le meilleur choix concernant les modalités d'évolution et de développement des espaces portuaires de Bastia, dans le cadre de la vision d'ensemble des politiques publiques mises en œuvre par l'institution et concourant au développement durable de l'île, notamment dans le domaine économique et social.

LE CONTEXTE

La Collectivité Territoriale de Corse, autorité portuaire des espaces maritimes de Bastia, a initié, en 2002, une réflexion sur le développement des infrastructures de la ville dédiées à la navigation afin de répondre à la nécessaire évolution du port actuel.

Elle a privilégié, au terme d'un débat public mené en 2007, l'option de la construction d'un nouveau Port dit « Port de la Carbonite », option également soutenue par un certain nombre d'acteurs institutionnels et consulaires (la CCI de Bastia et de la Haute-Corse, accompagnée par une très large partie de la communauté portuaire...).

Cette option était en effet présentée par ses défenseurs comme la réponse adaptée aux besoins et aux enjeux de développement, aussi bien ceux de la Corse tout entière que de la ville de Bastia et sa région.

Une première partie du présent rapport visera à présenter, de façon synthétique, les initiatives et diligences effectivement accomplies durant la période allant de 2002 à 2015, notamment par la Collectivité Territoriale de Corse, maître d'ouvrage de l'opération (Ière partie : période 2002-2015).

Une deuxième partie du rapport présentera les initiatives et diligences accomplies entre janvier 2016 et aujourd'hui, par le nouveau Conseil Exécutif de Corse et la nouvelle majorité territoriale issue des urnes en décembre 2015 (IIème partie : période 2016 - juillet 2018).

La troisième partie sera consacrée à la présentation de la méthode et du calendrier visant à permettre de disposer, d'ici à 2026, de nouvelles infrastructures portuaires à Bastia. Des infrastructures adaptées aux enjeux et défis auxquels doit faire face la

Corse aujourd'hui et dans les décennies à venir, et de nature à conforter cette ville dans son rôle et sa fonction de premier port de Corse et de plate-forme portuaire importante et innovante en Méditerranée. (IIIème partie : période 2019-2026 : choix et réalisation des nouvelles infrastructures portuaires de Bastia).

Le choix relatif à ces infrastructures doit pouvoir intervenir en disposant de tous les éléments utiles à une décision libre et éclairée, et se concrétiser dans les délais les plus rapprochés.

1^{ère} partie : la période 2002-2015 : primat donné à l'option « Port de la Carbonite » et synthèse des initiatives et résultats concrétisés durant cette période

1.1 Les démarches entreprises et études réalisées entre 2002 et 2015

1/ **Les études techniques préalables** ont été initiées par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse dans le cadre d'une étude de définition intitulée « Port de commerce de Bastia, étude de trafic et de développement portuaire » dont les rapports ont été livrés entre 2003 et 2006 (réalisés par un groupement Artelia/Catram/Jonction).

Ces études ont envisagé différents sites d'implantation (nord de Toga, Golo, Carbonite nord et sud, site du port actuel) avec plusieurs hypothèses d'aménagement pour chaque site. Les conclusions techniques se sont rapidement focalisées sur le scénario Carbonite nord.

La Collectivité Territoriale de Corse a complété en 2006 ces études techniques maritimes par une étude sur les retombées socio-économiques (Jonction 2006) une étude sur la faisabilité d'une desserte routière (ISIS 2006) et une étude environnementale (Creocean 2006).

L'ensemble de ces études ont servi de support et de données techniques pour la rédaction d'un dossier de saisine de la commission nationale du débat public (Catram port du Havre février 2006).

2/ **La commission du débat public** a été saisie le 3 mars 2006 par la Collectivité Territoriale de Corse qui a validé la complétude du dossier le 7 février 2007.

3/ **Des études techniques complémentaires** sur le site de la Carbonite ont été engagées par la Collectivité Territoriale de Corse afin de préciser le plan de masse préliminaire (Artelia octobre 2011 / juin 2012).

4/ **Un dossier de dérogation d'atteinte** aux espèces protégées a été réalisé par la Collectivité Territoriale de Corse sur la base des études de plan de masse préliminaire (Seaneo 2012) et soumis au Centre national de protection de la nature (CNPN).

Sur la base de l'avis du CNPN du 20 décembre 2012, le préfet de Haute-Corse a délivré, le 3 mai 2013, un arrêté d'autorisation de destruction d'habitat et espèces

protégées en milieu marin dans le cadre de la création du nouveau port de commerce de Bastia.

5/ **Une mission d'étude technique globale** a été initiée début 2015 suite à la séance de l'Assemblée de Corse du 25 septembre 2014 afin de préciser les conditions de réalisation et préciser les impacts, en particulier sur l'évolution du trait de côte, à la demande expresse, à l'époque, du groupe d'opposition Femu a Corsica, ces études ayant été unanimement considérées comme indispensables, même si non suffisantes, pour évaluer la faisabilité et l'opportunité du projet « Carbonite ».

Non suffisantes, car de nombreux éléments déterminants continuaient, au terme de 13 années de procédure et d'instruction du dossier, à faire défaut.

1.2 Les éléments faisant défaut dans le dossier initial de procédure et d'instruction relativement à la faisabilité et à l'opportunité du Port dit « de la Carbonite »

Le niveau des études relatif à la faisabilité du grand port de Bastia sur le site de la Carbonite, mis en œuvre jusqu'à 2015, était incomplet et insuffisant sur de nombreux points, et devait en toutes hypothèses être notamment complété par :

- Une sécurisation des avis et études sur **l'évolution du trait de côte** et des impacts sur les plages et le grau de l'Etang de Biguglia (objet de la demande de septembre 2014 et non engagé jusqu'à décembre 2015) ;
- Une **vérification de l'adéquation du projet** au regard de l'évolution constatée du trafic - très différente des projections sur lesquelles reposait le projet initial -, et de son évolution prévisible ;
- Une intégration du projet dans la vision d'ensemble de **l'organisation globale du transport maritime** pour la Corse et de l'évolution des autres infrastructures portuaires ;
- Une **consolidation des coûts** de l'opération en y incluant l'ensemble des infrastructures (y compris réseaux, courant à quai et mesures compensatoires, infrastructures routières ...). Estimée à 250 M€ dans le cadre du débat public, la solution Carbonite est chiffrée à près de 550 M€ en 2016 (sans pour autant inclure tous les coûts) ;
- La construction et a fortiori la validation du plan de financement ;
- Une analyse sur l'opportunité de **conteneurisation du fret** et la faisabilité technique et le coût d'une telle option ;
- Les **autorisations au titre du code de l'environnement** à obtenir : étude d'impact et enquête publique ;
- Une **vision urbanistique** du devenir des parties terrestres au droit du projet (ZAC de la Carbonite) et l'impact du projet sur le **développement**

économique, social et patrimonial maîtrisé et durable de Bastia, et des communes et intercommunalités avoisinantes ;

- Une **relation ville-port à repenser et à intégrer dans la stratégie d'ensemble de la ville de Bastia** ;
- Enfin, un grand débat techniquement obsolète et juridiquement caduc et donc à renouveler.

Le débat public s'est en effet terminé le 16 mai 2007 et le rapport de bilan du débat public rendu le 10 juillet 2007.

Or, l'article L.121-12 du Code de l'environnement dispose que « l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ou de la participation du public prévue à l'article L. 123-19 relative à un projet, plan ou programme relevant de l'article L. 121-8 ne peut être décidée qu'à compter, soit de la date à partir de laquelle un débat public ou la concertation préalable prévus à l'article L. 121-8 ne peut plus être organisé(e), soit de la date de la publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la commission pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de huit ans qui suit ces dates ».

Dans le cas d'espèce, l'enquête publique aurait dû être engagée dans les 8 ans suivant le 10 juillet 2007, soit au plus tard le 10 juillet 2015.

Le débat public organisé en 2007 est donc frappé de caducité depuis le 10 juillet 2015, soit avant la prise de fonction de l'actuel Président du Conseil Exécutif de Corse intervenue le 17 décembre 2015, or l'ouverture d'un nouveau débat public est une obligation réglementaire.

Elle est ensuite un impératif technique : beaucoup des données ayant servi de substrat au débat public de 2007, et au choix de l'option Port de la Carbonite dans sa forme soumise au débat public ont évolué de façon importante, voire radicale depuis cette date : prix estimé, stratégie de développement économique de la Collectivité de Corse, évolution du système de transports maritimes, taille des navires, évolution des trafics maritimes et aériens et part respective de l'un et de l'autre dans la desserte de la Corse, pratiques des usagers en matière de mobilité, techniques de construction, évolution du paysage institutionnel, avec par exemple la naissance de la nouvelle Collectivité de Corse et les évolutions annoncées des chambres consulaires, prégnance renforcée des enjeux de développement durable ...

Enfin, elle est en toutes hypothèses une exigence démocratique.

En effet, seul ce nouveau débat public, reposant sur des hypothèses actualisées, permettra une expression, et donc in fine un choix, libres et éclairés.

Il convient donc d'intégrer l'ensemble de ces nouveaux éléments intervenus depuis 2007 et a fortiori après la date de caducité du débat public, dans les hypothèses et scénarii d'évolution des infrastructures portuaires de Bastia, non seulement pour actualiser et faire évoluer les options hier soumises à débat public, mais y compris pour en évaluer une nouvelle (option Portu Novu).

L'action du Conseil Exécutif de Corse s'est inscrite avec constance dans la

perspective de créer les conditions de ce meilleur choix :

- En amont du 17 décembre 2015 :

A la demande d'une partie de l'opposition de l'époque, et par la voix de l'actuel Président du Conseil Exécutif de Corse, alors conseiller territorial d'opposition et Maire de Bastia, l'Assemblée de Corse a, par délibération n° 14/144 AC de l'Assemblée de Corse en date du 25 septembre 2014, adopté et complété un programme d'études préliminaires relatives au développement du projet dit de « la Carbonite ».

Ce programme visait à engager de nombreuses études techniques, financières ou environnementales indispensables (parmi lesquelles on notera les études géotechniques en mer, les études hydro sédimentaires et les modélisations numériques et physiques permettant de caractériser l'impact prévisible de ce projet sur l'évolution du trait de côte, ou encore les études préalables à la création de la Réserve Naturelle de Corse au titre des mesures compensatoires).

- Depuis janvier 2016 :

Les études dont le principe avait été acté par la délibération de septembre 2014 ont été mises en œuvre et de nouvelles diligences ont été engagées aux fins d'intégrer les nouveaux éléments dans la définition des scénarii possibles pour l'évolution des infrastructures portuaires de Bastia.

Ces différentes initiatives et diligences seront ci-après rappelées.

2^{ème} partie : la période 2016-2019 : initiatives prises pour compléter l'option « Port de la Carbonite » et, concomitamment, définir une méthode permettant de définir le meilleur choix eu égard à l'évolution des données depuis 2007

Sur la période 2016-2019, plusieurs initiatives ont été prises ou prolongées :

- Des discussions et échanges avec la Caisse des Dépôts et Consignation sur le retour d'expérience concernant le montage d'opérations similaires (Grand port de Calais) et leurs capacités à accompagner la Collectivité sur le plan financier et en matière de pilotage du projet (avec notamment un déplacement au siège de la Caisse des Dépôts et Consignations à Paris le 5 avril 2017 pour rencontrer la responsable projet du Port de Calais, en présence de la Directrice régionale de la CDC en Corse, Mme Julie Bakalowicz) ;
- Des discussions et échanges avec la Banque Européenne d'investissement (BEI) (notamment réunion de travail à Ajaccio avec M. Ambroise Fayolle, Vice-Président de la BEI le 4 mai 2017) ;
- Réalisation des études programmées dans le cadre de la délibération de l'Assemblée de Corse de septembre 2014 avec l'attribution au groupement Artelia/Pozzo di Borgo d'un marché d'ingénierie portant sur le « Projet de port de commerce de Bastia sur le site de la Carbonite. Missions d'étude » ;

Ces études, livrées entre 2015 et 2017, ont porté sur :

- Un pré rapport de présentation du projet ;
 - Un cahier des charges pour les études, en modélisation physique, de l'évolution hydro sédimentaire du trait de côte ;
 - Un dossier de présentation du projet ;
 - Des études géosismiques en mer ;
 - Une étude préliminaire des routes et réseaux ;
 - Une étude de requalification du bassin Saint-Nicolas ;
 - Des études préliminaires port de la Carbonite ;
 - Une étude sur les sources d'approvisionnement en matériaux ;
 - Un cahier des charges pour les investigations géotechniques en mer.
- Une consultation publique visant une campagne de reconnaissance géotechnique mobilisant des moyens à la mer importants a été déclarée infructueuse pour motif d'intérêt général le 18 juin 2018. Elle a été relancée le 21 janvier 2019 et est en cours d'analyse. Ces reconnaissances géotechniques devraient donc être engagées en 2019 pour permettre d'alimenter les études à suivre (réalisation de la phase Avant-Projet des ouvrages maritimes) au sud de la citadelle.
- La réalisation des modélisations physiques en 3D des impacts hydro sédimentaires : ce marché de modélisation du trait de côte a été attribué au groupement EGIS le 2 mai 2017. Le rapport final relatif à ces études a été rendu fin 2018. Les premières conclusions confirment le faible impact du projet sur la stabilité de la ligne de rive sableuse.
- Le projet de desserte routière qui a largement évolué depuis sa présentation lors de la réunion du comité de pilotage du projet de mai 2015. En effet, les études de trafics démontrent que ce projet constitue une réponse crédible au désengorgement des voies d'accès au sud de Bastia.

Il convient désormais de s'adosser à ce matériau documentaire, de le compléter en tant que de besoin, aux fins d'arrêter le choix relatif au renouvellement des infrastructures portuaires et de le mettre en œuvre au plus vite.

3^{ème} partie : la période 2019-2026 : intégration des éléments nouveaux et méthode visant à faire le meilleur choix et à construire les nouvelles infrastructures portuaires, dans le délai le plus réduit possible

Le projet d'évolution des infrastructures portuaires qui sera in fine retenu devra être celui répondant de la façon la plus satisfaisante aux exigences cumulatives suivantes :

- Des infrastructures portuaires s'inscrivant pleinement dans la stratégie maritime et économique globale de la Corse ;
- Des infrastructures portuaires innovantes, en termes de respect et de protection de l'environnement, de développement durable et d'intégration des nouveaux enjeux, techniques et technologiques ;
- Des infrastructures portuaires maîtrisées au plan de la gouvernance et des choix stratégiques par la Collectivité de Corse, institution garante de l'intérêt général et de la défense des intérêts matériels et moraux de la Corse et du peuple corse ;

- Des infrastructures portuaires dont la réalisation visera, dans le strict respect des lois et règlements en vigueur, tant français qu'européens, à permettre le maximum de retombées locales directes et indirectes ;
- Des infrastructures portuaires s'inscrivant dans un écosystème générateur de sens et d'emplois qualifiés ;
- Des infrastructures portuaires s'inscrivant pleinement dans la vision du développement durable, urbain, paysager, architectural, économique et balnéaire porté par la ville de Bastia, les communes avoisinantes et les intercommunalités directement concernées ou impactées ;
- Des infrastructures portuaires s'inscrivant dans une vision globale de la mobilité (intermodalité, transports maritimes, aériens, terrestres, ferroviaires, déplacements doux,...).

Concernant les éléments nouveaux à intégrer ou actualiser, il est loisible de citer, à titre d'exemple :

- La stagnation du nombre de passagers transportés par la voie maritime (environ 2,2 millions alors que les hypothèses de 2007 tablaient au minimum sur un trafic supérieur à 4 millions de passagers).

Il est par ailleurs observé une inversion de la courbe du report modal en faveur du transport aérien (52/48 % en faveur de l'aérien contre 70/30 % en faveur du maritime il y a douze ans). Le fret (hors hydrocarbure) quant à lui continue sa lente progression depuis 10 ans. Il apparaît donc nécessaire d'actualiser les projections de fréquentation à 20 et 50 ans afin de pouvoir calibrer un projet adapté aux choix de développement de la Corse.

- Les cartographies des biocénoses (cartographie des espèces protégées et des écosystèmes associés) réalisées voici maintenant 13 ans (dernier levé en 2006) doivent faire l'objet d'une mise à jour au titre de l'état initial des sites envisagé.

C'est pourquoi un marché visant à cette actualisation sera très prochainement lancé et concernera tous les sites en réflexion.

La question de la mise en sécurité du port reste un invariant dont le caractère impératif est acté par l'ensemble de la communauté portuaire.

Le bassin Saint-Nicolas dans sa configuration actuelle est inadapté à la modernisation des flottes de navires engagées sur la plupart des autres lignes, en particulier de la taille en progression des bateaux (les derniers ferries mis en service ont 240 m de longueur).

La sécurité maritime est tous les jours mise à l'épreuve au regard des cercles d'évitements particulièrement faibles, des trop fortes agitations résiduelles des vagues au large pénétrant dans le bassin Saint-Nicolas pour certaines conditions de mer (sud /est) et l'inaccessibilité du bassin en cas de météorologie défavorable.

Le bassin actuel fréquenté par la flotte des compagnies actives est en décalage avec les normes techniques régulant les contraintes entre la taille d'un navire et ses débattements nécessaires aux manœuvres. Fonctionnant depuis de nombreuses par régimes dérogatoires successifs, le port de Bastia ne doit d'avoir évité plusieurs

incidents graves qu'à la qualité des personnels (pilotes, capitaines, commandant et lamaneurs) qui y exercent leur activité.

Les données actualisées en la matière, tant en termes d'exigences réglementaires qu'en ce qui concerne les incidents graves survenus ou évités, devront être collectées et intégrées au débat public.

De même, le principe d'un aménagement dédié à l'accueil des bateaux de croisière fait l'objet d'un large consensus, tant en ce qui concerne le principe de cette activité que les segments à éviter (tourisme de masse, unités disproportionnées et polluantes) ou à privilégier (bateaux de tailles intermédiaires, ayant la plus forte valeur ajoutée constitutifs a priori de la cible idéale pour Bastia).

Eu égard à ces différents critères et exigences, trois options restent raisonnablement en réflexion, à des niveaux de maturité différents :

- Un maintien de l'activité portuaire commerciale dans le bassin actuel, pouvant se décliner à travers deux options différentes : un projet d'agrandissement du bassin par déplacement de la digue actuelle vers le large ou un projet de doublement du bassin Saint-Nicolas par construction d'une nouvelle digue (ci-après désignée par ordre de présentation option A, avec sous-options A1 (élargissement du bassin) et A2 (doublement du bassin) ;
 - Deux autres options différentes entre elles, mais présentant un certain nombre de problématiques communes dans la mesure où elles impliquent l'une et l'autre la création d'un nouveau Port au Sud de la Citadelle de Bastia et la requalification actuelle du Port de commerce :
- Le projet dit du « Port de la Carbonite », issu du débat de 2007 (ci-après désigné par ordre de présentation option B) ;
 - Le projet dit « Portu Novu », pensé en intégrant les données et enjeux qui ont évolué ou se sont précisés depuis 2007, et voulu plus respectueux des proches zones balnéaires et de baignade (plage de l'Arinella, mais également plage de Ficaghjola et le site dit « di a Culona»), de la sécurité maritime et de l'environnement marin (recours aux nouvelles techniques de construction moins impactantes notamment pour les herbiers de posidonies, surfaces impactées diminuées quantitativement), option ci-après désignée par ordre de présentation option C).

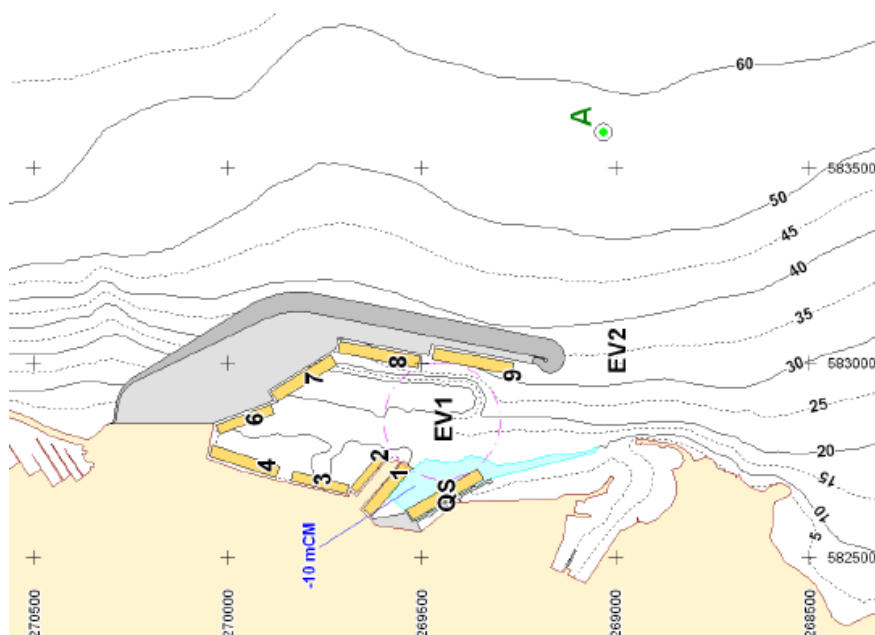
L'objectif est donc de recueillir rapidement tous les éléments permettant de confronter chacune des options avec les données et enjeux actuels et prévisibles, et de travailler en temps masqué pour respecter un calendrier qui permette de décider et d'agir sans aucune perte de temps, y compris par rapport au scénario qui aurait laissé seul en débat l'option dite « Port de la Carbonite ».

III.1 L'option « réaménagement du site actuel » : données existantes et diligences à accomplir

Deux scénarii ont été envisagés et étudiés au niveau du bassin portuaire existant actuellement.

- **Une solution** étudiée en amont du grand débat public et écartée à l'époque très rapidement.

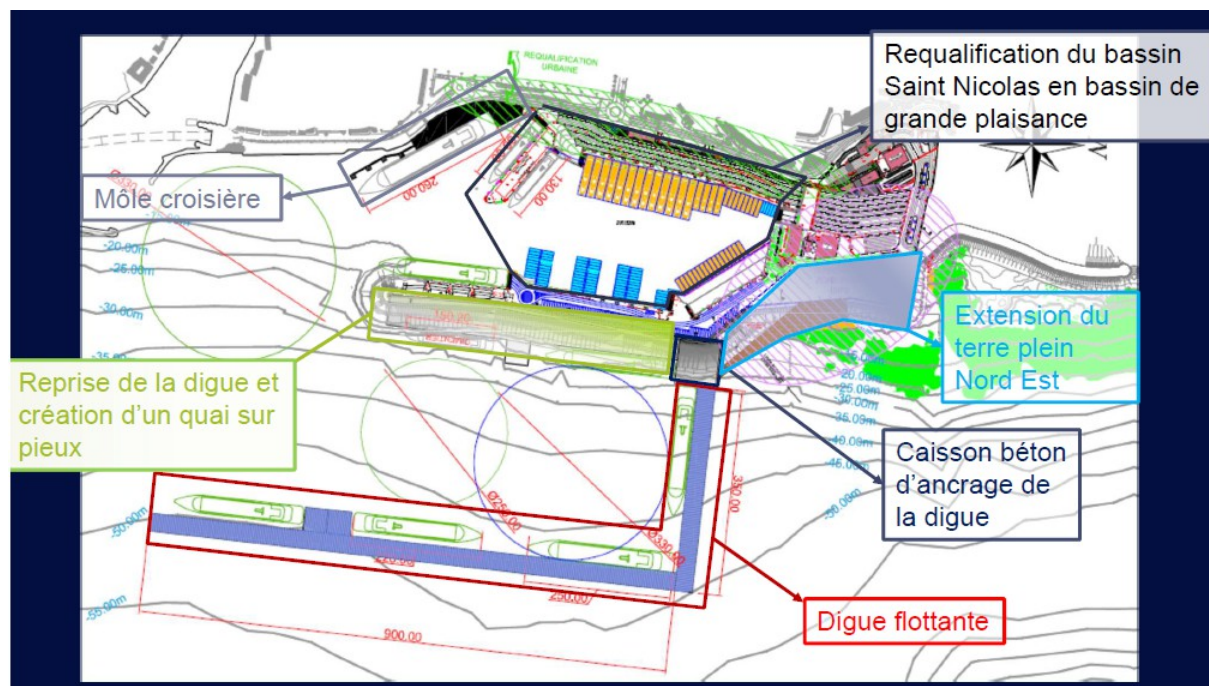
Cette solution consistait en la création d'une nouvelle digue plus au large que la digue actuelle, avec construction de nouveaux terre-pleins associés.



Plan masse dossier du débat

- **Une solution** ayant fait l'objet d'une pré-étude par la ville de Bastia en 2016.

Cette solution simplement étudiée au stade de sa faisabilité consiste en la création d'une digue flottante au large du bassin Saint-Nicolas, celui-ci étant intégralement conservé. Outre cette digue flottante utilisable dans sa structure pour le stockage de véhicules en pré-embarquement, des terre-pleins sont envisagés en remblai sur la mer à l'est de la plateforme existante actuellement.



Plan masse solution digue flottante

Il ne saurait être question d'engager un cycle long d'études sur ces deux options mais il convient néanmoins de disposer du bilan actualisé de leurs avantages et inconvénients aux fins de permettre une discussion adossée à des éléments objectifs dans le cadre du nécessaire débat public à intervenir.

Au demeurant, certaines études sont indispensables quelle que soit l'option in fine retenue, A (réaménagement avec maintien sur site), B (Carbonite), ou C (Portu Novu).

Il sera donc proposé, chaque fois que possible, d'intégrer l'examen des avantages et inconvénients de cette option dans les études restant en toutes hypothèses à accomplir, y compris au titre de la seule option « Carbonite ».

Il est donc proposé de compléter les investigations et études sur ce site avec :

- L'établissement d'une synthèse des études de faisabilité existantes sur la partie portuaire port de commerce, et une évaluation en interne des principaux avantages et inconvénients de cette option.
- De réaliser une étude sur les mobilités, en particulier l'insertion des trafics sur les voies existantes ou à créer. Cette étude intégrera les plans de mobilité de la ville de Bastia et de ses alentours.
- De réaliser une étude approfondie de requalification du bassin Saint Nicolas sur ses parties nautiques mais aussi pour son insertion urbaine et sa relation ville/port (commune aux trois options).

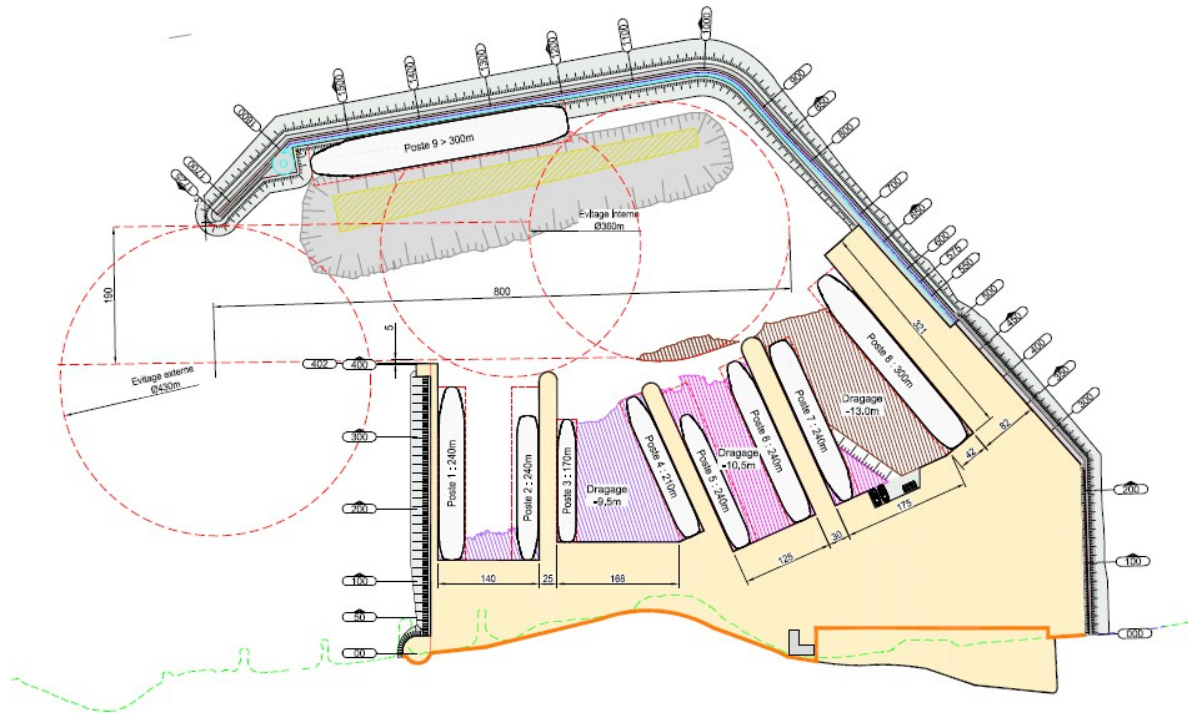
III.2 L'option « site de la Carbonite » : données existantes et diligences restant à accomplir

C'est bien sûr cette option à propos de laquelle les diligences les plus nombreuses ont été accomplies :

1/ Etudes préliminaires d'aménagement maritime, d'agitation du plan d'eau, de sondage par sismique réfraction, de modélisation financière et de reconfiguration du bassin Saint-Nicolas, conduites et restituées par le groupement titulaire des études de définition (Artelia) en 2015 et 2017

Quatre volets du projet ont été étudiés à ce stade d'avancement, niveau d'études préliminaires, nécessaires pour une décision éclairée :

- Le plan masse d'aménagement du plan d'eau en 2 phases (horizon 2035, puis 2050) ;



Plan masse optimisé Carbonite

- Le scénario de reconfiguration du bassin Saint-Nicolas sans traitement de l'interface ville-port ;
- L'étude préliminaire de création d'un pôle multimodal permettant l'interconnexion des moyens de transports ;
- Les études préliminaires de création d'une desserte routière permettant également d'améliorer les conditions d'accès au stade Armand Cesari et au secteur de l'Arinella.

Comme il a été rappelé à l'occasion de la session de novembre dernier, un Avis d'Appel Public à Concurrence a été publié dans le but de permettre la dévolution d'un contrat de campagne géotechnique mobilisant des moyens importants qui devraient être engagés en 2019 pour permettre d'alimenter les études à suivre (réalisation de la phase avant-projet des ouvrages maritimes) au sud de la citadelle.

De même, le marché public relatif aux études hydro-sédimentaires et aux modélisations physiques et numériques a été rendu fin 2018. Les conclusions confirment le faible impact prévisible du projet sur la stabilité de la ligne de rive sableuse.

Il est rappelé que le projet de desserte routière a largement évolué 2015 en vue du désengorgement des voies d'accès au sud de Bastia. Le groupement titulaire des études a produit au mois de juillet 2016 le dossier d'avant-projet.

Cet aménagement routier est indispensable en cas de construction d'un nouveau port au Sud de la Citadelle (options B et C) et pourrait d'ailleurs l'être en toutes hypothèses pour fluidifier la desserte routière de la ville (hypothèse à confirmer).

2/ Etudes relatives à la mise en œuvre des mesures compensatoires

notamment la création de la Réserve Naturelle de Corse

Par délibération du Conseil Exécutif en date du 7 avril 2015, il a été confié à l'Office de l'Environnement de la Corse (OEC), la conduite des études et de la préparation des dossiers techniques en vue de la création de la Réserve Naturelle de Corse.

L'OEC a engagé dès 2015 la concertation avec les territoires et les usagers socio-économiques concernés par la création de la Réserve Naturelle afin de garantir la meilleure association de l'ensemble des acteurs du projet.

Sur la base d'une concertation avec les différents acteurs et les services de l'Etat, une liste des membres du comité de suivi et du comité consultatif de la réserve a été élaborée début 2016.

Il a été procédé à un inventaire des études déjà réalisées sur les différentes thématiques. Cela a permis d'identifier les lacunes et de proposer les études complémentaires nécessaires.

A ce titre, les cahiers des charges relatifs aux inventaires complémentaires (corps morts et biocénose) ont été préparés entre les différents services concernés et la dévolution des contrats va être engagée.

La concertation a été menée de pair avec celle visant à la mise en œuvre du document d'objectif du site Natura 2000 « grand herbier de la côte orientale ».

Le processus de création de la Réserve Naturelle de Corse a été suspendu dans l'attente des résultats des études complémentaires en particulier sur les impacts hydro-sédimentaires du projet qui ont été rendus fin 2018. Il doit être repris en 2019 de façon à mettre en place cette réserve avant tout démarrage des travaux.

3/ Etudes prescrites par la délibération de septembre 2014 mais non finalisées à ce jour

Afin d'accompagner la réflexion sur l'intégration d'un nouveau port de commerce au territoire du grand Bastia, l'Assemblée de Corse avait prescrit 3 autres types d'études qui n'avaient été ni initiés, ni engagés au début du premier mandat de la majorité actuelle à savoir :

- Une étude relative à l'impact d'un développement portuaire sur le site de la Carbonite sur l'urbanisme et les mobilités sur l'agglomération bastiaise. Il convient en effet de s'assurer de la parfaite coordination des projets et leur interaction fructueuse avec leur environnement proche. Cette étude sera lancée avant la fin de l'année ;
- Une étude relative à la protection et à la valorisation balnéaire et touristique des sites de Ficaghjola, de l'Arinella et de la Marana sera faite en tenant compte du diagnostic établi par la CAB ;
- Une étude portant sur l'articulation des nouvelles infrastructures portuaires projetées avec les données actuelles et prévisibles, à court, moyen et long termes, du trafic maritime et des orientations stratégiques de la Collectivité de Corse en matière de transport maritime (fret et passagers) et de développement économique et touristique, engagée par l'OTC et est en cours de réalisation.

Les études techniques qui ont été menées, **dont l'essentiel depuis 2015**, sont globalement suffisantes, sous les réserves ci-dessus exposées, pour apprécier les avantages et inconvénients du projet « Carbonite ». Il s'agit pour l'essentiel des études suivantes :

- Etudes réalisées par Artelia pour un montant de 1 600 K€ :
 - Étude de requalification du Bassin Saint Nicolas rendue en janvier 2016 ;
 - Étude préliminaire du port de la Carbonite rendue en janvier 2016 ;
 - Études préliminaires pôle multimodal rendue en octobre 2015 ;
 - Diagnostic environnemental routes rendu en novembre 2015 ;
 - Étude de recherche et d'approvisionnement en matériaux rendue en décembre 2015 ;
 - Etude sur la modélisation physique des impacts hydro-sédimentaires rendue en décembre 2018 pour un montant de 420 K€ HT ;
 - Investigations géotechniques en mer. Consultation en cours pour un montant d'environ 2 400 K€, rendu envisagé pour fin 2019.

Si ce projet devait être retenu après le débat public, un ensemble d'études et de procédures administratives devrait être mis en œuvre tel que décrit au § 1.2.

III.3 L'option Eco-port «Portu Novu » : données existantes et diligences restant à accomplir

Cette option est conçue comme une solution intermédiaire entre l'option A (maintien sur site) et l'option B (Port de la Carbonite).

Elle se caractérise par :

- **Une réduction de la taille du projet** par rapport au projet « Carbonite » avec une première phase de 7 postes et une seconde de 8 à 9 postes. Cette réduction de capacité par rapport aux autres projets déjà étudiés se justifie par :
 - La prise en compte d'une augmentation de la fréquentation des passagers plus lente que celle ayant prévalu pour les projets déjà étudiés ;
 - La prise en compte d'un développement touristique maîtrisé et d'un développement économique qualitatif.
- **Une meilleure préservation des espaces balnéaires** sur la plage de l'Arinella qui ne sera plus directement impactée avec une translation de l'ordre de 250 à 300 m de l'enracinement de la digue sud vers le nord tout en restant dans le périmètre initial dans la limite nord.
- **Un moindre impact sur l'environnement** et en particulier les herbiers de posidonies du fait d'une emprise plus faible et de mesures compensatoires innovantes.
- **Un moindre impact sur l'environnement** grâce à l'usage de techniques plus adaptées comme la construction de tout ou partie de la digue faite de caissons fondés sur pieux (au lieu d'une pose de caissons sur une digue

sous-marine) : la notion d'éco-port ne concerne pas seulement le fonctionnement mais également les techniques de construction.

- **Un respect des normes de qualité de l'air** avec une généralisation des alimentations électriques à quai.
- **Un moindre impact paysager** du fait de la réduction de l'ouvrage et d'une approche paysagère plus précise. Des modélisations photographiques et numériques en 3D sur l'impact visuel des projets devront en toute hypothèse, pour chacun des scénarii, être produites.
- **Des travaux de génie civil et portuaire** par leur nature plus largement accessibles aux entreprises insulaires, dans le strict respect des règles des marchés publics.



Plan masse « Portu Novu »

Les études complémentaires de faisabilité concernant cette troisième option peuvent, pour la plupart d'entre elles, être lancées dans le cadre des marchés d'études en cours pour un rendu attendu fin 2019 ou 1^{er} semestre 2020.

Les projets de dessertes routières déjà engagés nécessiteront des modifications à la marge au niveau des entrées et sorties des espaces portuaires.

Les études de l'évolution du trait de côte livrées fin 2018 sont applicables à ce projet.

Les reculs de trait de côte assez limités révélés par ces études devront néanmoins faire l'objet de mesures correctives afin d'en atténuer l'impact et l'impact sur la plage de l'Arinella devra faire l'objet d'une évaluation précise.

III.4 Le tronc commun d'études intéressant les trois options : la requalification

du bassin Saint-Nicolas et la conteneurisation

La requalification du bassin Saint Nicolas est un enjeu qui concerne les options A2, B, et C.

Une étude de faisabilité complète sur le devenir du bassin Saint-Nicolas devra donc être entreprise. Cette étude portera à la fois sur la version de l'extension en digue flottante mais aussi dans les versions 2 et 3 (déplacement du port au sud de la citadelle) en prenant en compte les études existantes (2015).

Ce travail doit aussi prendre en compte l'interface entre la ville et le port ainsi que les projets urbains et le port reconfiguré.

Une concertation avec la ville de Bastia, la CAB et la CCI de Bastia et de la Haute-Corse sera menée pour choisir la forme juridique la plus adaptée à la recherche des solutions les plus adaptées et les plus innovantes (groupement de commande ; appel à projet, etc...).

Le volet du développement de la plaisance et de la grande plaisance ainsi que de toutes les filières associées et à forte plus-values pour le territoire (maintenance et réparation navale, formation, offre commerciale associée, nouveaux métiers de la gestion portuaire...) complétera la réflexion, en concertation là encore avec les partenaires de l'éducation et les établissements d'enseignement concernés (Université de Corse, lycée maritime, etc...).

La conteneurisation des trafics de fret est une option visant à réduire les coûts d'acheminement des biens sur la Corse.

Il est à ce niveau nécessaire de disposer d'une visibilité sur la fraction du fret conteneurisable, des gains sur les coûts actuels en fonction des volumes traités, la compatibilité et l'intérêt de cette option dans le cadre du développement économique global de l'île et son impact sur l'organisation de la desserte maritime, ainsi que des contraintes techniques induites (tirant d'eau par bassin, pré-aménagement des structures, opérateurs possibles, contraintes architecturales et paysagères..).

Enfin, la gestion et l'orientation des flux de passagers et de fret, le schéma d'ensemble des infrastructures portuaires de l'île et de leur évolution est une donnée qui concerne également les trois options et contribue à permettre d'apprécier leur pertinence.

III.5 La transition sur le bassin actuel : la « phase zéro »

La transition entre la situation actuelle et la mise en service d'une nouvelle infrastructure doit être prise en compte de façon à pouvoir répondre aux besoins durant la période d'étude et de travaux (7 à 8 ans).

Celle-ci a été envisagée dès 2008 et ajustée en 2011 (délibération n° 11/042 AC de l'Assemblée de Corse relative au plan de développement du port de commerce de Bastia, évolution de la phase zéro) avec plusieurs aménagements dont certains ont été abandonnés et d'autres réalisés :

- Construction d'un poste à quai sud destiné à la croisière : dossier étudié jusqu'en phase avant-projet. Non réalisé car le dimensionnement maximal ne correspond qu'à une fraction faible du marché de la croisière. Réalisation du terre-plein môle sud.
- Réalisation d'un terre-plein nord : dossier étudié jusqu'en phase avant-projet. Non réalisé car dossier de dérogation difficile.
- Remplacé par un aménagement du quai nord-est, réalisé et mis en service en 2016.
- Rescindement du quai 3 : dossier étudié jusqu'en phase avant-projet. Non réalisé car perte de cercle d'évitement et intérêt limité au regard des coûts.
- Démolition du tenon poste 8 : dossier étudié jusqu'en phase avant-projet. Non réalisé car remise en service après test et concertation.
- Dragage /déroctage bassin saint Nicolas : en cours de réalisation en 2019
- Création d'un service de remorquage portuaire.

Cette transition devra être ré-envisagée pour la période 2020 /2025 et validée avec l'ensemble de la communauté portuaire. Peuvent être citées comme pistes d'action possibles :

- La création de courant à quai pour les 5 postes les plus utilisés ;
- L'aménagement des terre-pleins (démolition du hangar à ciments, démolition de l'emprise de l'ancienne STEP).

III.6 Création d'une délégation consacrée aux projets maritimes et portuaires de la Corse

Aux fins de s'assurer que l'ensemble de ces opérations, pour les trois scénarii servant de substrat au débat public envisagé, soient conduites en temps masqué et dans les délais les plus courts, ainsi que pour marquer le caractère prioritaire de ce projet, une structure dédiée a, pour la première fois, été créée au sein de l'administration de la Collectivité de Corse, maître d'ouvrage du projet et propriétaire des infrastructures portuaires.

Afin de sécuriser les attentes tant en terme technique que de délais et qualité, une délégation aux grands projets maritimes et portuaires pour la Corse a été créée. Elle suivra directement le projet du renouvellement des infrastructures portuaires de Bastia.

La délégation disposera des ressources humaines nécessaires à la mise en place des procédures décisionnelles, au suivi des études à diligenter et au suivi des travaux à venir. Elle interviendra de façon transversale en s'appuyant sur les différentes Directions Générales Adjointes et l'Office des Transports.

Elle se composera dans un premier temps de :

- Un délégué aux grands projets portuaires : en poste depuis le 1^{er} mai 2019 ;
- Un ingénieur portuaire (en procédure de recrutement) ;
- Un urbaniste (en procédure de recrutement) ;
- Un cadre administratif.

4^{ème} partie : Synthèse du programme d'études complémentaires proposées

La question de la maîtrise du temps est essentielle.

A cet égard, l'idée est de mener en temps masqué la poursuite du programme d'études prévu pour l'option « Carbonite » (notamment les indispensables études géotechniques dont le marché est en cours d'attribution) avec les études complémentaires permettant d'évaluer la pertinence des trois scénarii décrits ci-dessus.

Ces études concernent :

- Pour l'option d'extension sur le site actuel du port :

Il convient de mener une étude préliminaire incluant les volets suivants :

- Synthèse des études de faisabilité existante (amont du débat public et étude ville de Bastia).
 - Etude de requalification du bassin Saint-Nicolas.
 - Etude des flux de desserte, de mobilité urbaine et interurbaine en intermodalité en articulation avec le PGD de la CAB.
 - Etude d'aménagement de l'interface ville-port en tenant compte du Projet Urbain porté par la ville de Bastia.
 - Etudes complémentaires d'inventaires des espèces naturelles présentes sur les sites.
- Pour l'option « Portu Novu », une étude préliminaire incluant les volets suivants :
- Réalisation d'une étude de faisabilité incluant une conception du plan masse, une étude de trajectographie, une étude d'agitation portuaire, un pré-dimensionnement des ouvrages, une réévaluation des impacts environnementaux ainsi que des besoins en matériaux. Cette étude est incluse au marché de prestations intellectuelles en cours.
 - Étude d'aménagement de l'interface ville-port en tenant compte du projet urbain porté par la Ville de Bastia.
 - Études complémentaires d'inventaires des espèces naturelles présentes sur les sites.
 - Etude de requalification du bassin Saint-Nicolas (étude confondue avec celle précitée).

Il est proposé que les études soient organisées de la façon suivante :

- ✓ **Pour les études environnementales**, il est souhaitable de disposer d'une AMO qui pilotera les différents prestataires jusqu'à l'obtention des autorisations (cartographie des biocénoses, études d'impact maritime et terrestre, demande d'autorisation, enquête public / grand débat, dérogation CNPN...).

A cette fin, un marché d'AMO organisé en tranches conditionnelles (rédaction des consultations, analyse des offres, suivi de prestation jusqu'à l'obtention des autorisations) sera prochainement organisé.

Ce marché est estimé à un montant de 235 000 € HT.

Sans attendre cette procédure, une consultation pour l'actualisation des cartographies de biocénose sera lancée dans un délai de 2 à 3 mois. Ce marché est estimé à un montant de 100 000 € HT.

- ✓ **Pour la solution d'extension sur le site actuel du port de Bastia et requalification éventuelle, totale ou partielle, bassin Saint-Nicolas :**

La synthèse des données sur la faisabilité des solutions déjà étudiées sera faite par les services.

Les études de requalification du bassin Saint-Nicolas et des interfaces entre le port et la ville ainsi que des projets de la ville de Bastia et de la CAB.

Il s'agit d'études à la fois technique sur la requalification du bassin portuaire mais surtout urbanistique (interface ville port) et de desserte routière, étant précisé que le tronç commun de cette étude sera utilisable pour les trois options soumises à débat.

Ce marché est estimé à 450 000 € HT.

- ✓ **Pour la faisabilité « Portu Novu » :**

- Les études d'avant-projet / faisabilité seront menées dans le cadre des marchés existants de prestation intellectuelle et/ou réalisées par les services.
- Les études urbanistiques et d'interface ville/port seront jointes à la consultation visant le site de Bastia pour un surcoût estimé à 200 000 € HT, étant précisé que ce volet est commun aux solutions Carbonite et Portu Novu.
- ✓ **Une étude, niveau faisabilité,** pour définir les conditions techniques et financières de la conteneurisation du fret, commune aux solutions Carbonite et Portu Novu.

Le montant de cette étude est évaluée à : 100 000 € HT.

- ✓ Pour accompagner l'ensemble de ces démarches, il est nécessaire de pouvoir disposer de compétences particulières en particulier en matière **d'urbanisme, d'analyse économique et juridique, de technique portuaire** (modélisation agitations, mise en place de consultations...).

C'est pourquoi un marché d'AMO à bon de commande sera organisé dans les semaines à venir. Les sujets visés seront traités en fonction des besoins tout au long du processus d'étude.

Ce marché est estimé à 355 000 € HT.

Ce nouveau programme d'études offrira l'opportunité d'apporter une réelle analyse multicritère comparative des trois solutions du projet de développement du port de Bastia dans toutes ses composantes.

Il est proposé que les cofinancements de ces études, pour un montant de 1 440 K€ HT au total, soient similaires aux cofinancements des études déjà engagées, c'est à dire une subvention de 50 % au titre du PEI et un fonds de concours de 30 % de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse au titre de la concession du port de commerce de Bastia.

Concernant le volet urbanistique des études, évalué à un montant de 650 K€ HT, un fonds de concours de la ville de Bastia pourrait se substituer, en tout ou partie, au fonds de concours initialement assumé par la CCI.

5^{ème} partie : Prospective financière et montage d'opération

Le montant des investissements pour les différents projets a fait l'objet d'évaluations pour certaines options mais n'est pas connu de façon précise à ce jour.

Les précédentes études faites par Ernst & Young (2010) sur le financement des investissements montrent que l'exploitation peut porter jusqu'à 11 M€ en capacité d'amortissements/provisions et cela sur des hypothèses conservatrices en matière de fréquentation et tarifaires.

Cela implique une recherche de financements sur des montants importants (200 à 280 M€ en l'état des données disponibles à vérifier et à confirmer et réactualiser) et du long terme (soit de 30 à 45 ans). Ces caractéristiques nécessitent la recherche de partenaires financiers en amont des projets (Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), groupement bancaires...).

A ce titre, des contacts exploratoires ont d'ores et déjà eu lieu entre la Collectivité de Corse et la CDC. La CDC pourrait entrer dans le tour de table au capital ou en tant que financeur fonds d'épargne mais également aider les équipes en terme d'ingénierie.

De même, les modalités d'une mobilisation optimale de subventions étatiques et européennes sont d'ores et déjà explorées : futur plan d'innovation et d'investissement (appelé à prendre la suite du PEI), mobilisation de dotations, fonds liés à la spécialisation portuaire, PO UE et BEI (des contacts exploratoires ont été noués), etc...

Le mode de gestion de la future infrastructure a fait l'objet (E & Y 2010) d'une première étude à réactualiser et compléter, en tenant compte des nouvelles possibilités telle que les SEMOP) et du nouveau contexte institutionnel (création de la Collectivité de Corse ; évolution budgétaire et statutaire des CCI, expiration prochaine des concessions portuaires...).

Les montages financiers liés à cette opération seront fortement induits par le mode de gestion choisi.

Aucun choix n'est fait à ce jour et il appartiendra à l'Assemblée de Corse de se prononcer dès que les solutions envisageables seront documentées.

Pour cela différentes actions seront menées et en particulier :

- Actualisation des études de faisabilité des modes de portage possibles avec une analyse multicritère de chaque solution ;
- Etude de références (benchmark) des solutions retenues par les régions pour de grandes infrastructures portuaires :
 - Région Haut-de-France avec le port de Calais ;
 - Région Occitanie avec le port de Port la Nouvelle ;

- Monaco avec l'Anse du Portier ;
- Grand port de Marseille avec ses requalifications portuaires (J1, terrasses du port).

Des visites sur site sont d'ores et déjà programmées.

6^{ème} partie : Calendrier prévisionnel

Le calendrier prévisionnel est le suivant (planning en annexe 1) :

Vote de l'Assemblée sur le présent rapport : juillet 2019

- ✓ Réalisation des sondages géotechniques : août 2019 à janvier 2020
- ✓ Actualisation de la cartographie des biocénoses
 - Consultation en août 2019
 - Réalisation d'octobre à décembre 2019
- ✓ AMO environnementale
 - Consultation en août 2019
 - Réalisation sur 2 ans environs
- ✓ AMO technique
 - Consultation en octobre 2019
 - Réalisation sur 2 ans environs
- ✓ Études Portu Novu : rendu en avril 2020
- ✓ Études d'urbanisme et de trafics sur Bastia / interface ville port
 - Consultation en septembre 2019
 - Réalisation octobre 2019 avril 2020

Choix sur le site maritime de développement du nouveau port de Bastia, vote de l'Assemblée : mai 2020

- ✓ Études urbanistiques sur le site retenu
 - Consultation en juin 2020
 - Réalisation de juillet à octobre 2020
- ✓ Choix d'une maîtrise d'œuvre
 - Consultation en juin juillet 2020
 - Réalisation sur 5 à 6 ans
- ✓ Grand débat, préparation juin à septembre, débat novembre décembre 2020
- ✓ dossiers réglementaires : courant 2020 / 2021
- ✓ Consultation travaux : second semestre 2021
- ✓ Durée travaux : 3 à 4 ans, soit une mise en service en 2025 / 2026.

7^{ème} partie : une gouvernance du projet innovante et organisant l'implication des différents acteurs et institutions concernés

L'importance stratégique du présent dossier et la nécessité d'assurer une application opérationnelle rapide et efficace des décisions à intervenir nécessitent de penser et organiser une gouvernance avec un suivi et un portage du projet innovants, organisant l'implication des différents acteurs et institutions concernés.

Ces modalités de gouvernance et de portage du projet sont aussi une garantie démocratique, qui permettra de renforcer la légitimité et la cohérence du choix in fine arrêté et mis en œuvre.

VII.1 Information et implication des organes de la Collectivité de Corse

Un rapport d'information sera transmis une fois par semestre au moins à l'Assemblée de Corse et aux instances consultatives de la Collectivité de Corse (CESEC, Chambre des territoires, Assemblea di a Ghjuventù).

Les organes de l'Assemblée de Corse seront représentés au sein du Comité de suivi, qui a également vocation à permettre l'implication dans la procédure de l'ensemble des acteurs concernés.

VII.2 Information et implication de l'ensemble des acteurs concernés par l'évolution des infrastructures portuaires de Bastia

Cette information et cette implication sont des conditions sine qua non de la réussite du projet.

Ainsi et par exemple, il est évident que les études à intervenir doivent bien sûr se faire en intégrant les documents et orientations stratégiques de la ville de Bastia et de la Communauté d'Agglomération de Bastia, des intercommunalités voisines, et de la CCI de Bastia et de la Haute-Corse.

Dans cette perspective, la ville de Bastia a communiqué à la Collectivité de Corse les lignes directrices de son projet urbain qui vise à reconquérir des espaces stratégiques tels que la zone d'activité économique d'Erbajolu, la zone d'aménagement concertée de la Carbonite ou encore le site de la gare ferroviaire.

Ce projet prévoit notamment : un site balnéaire à mettre en valeur (l'Arinella), un cœur de ville à reconquérir, une restructuration profonde des quartiers de Lupinu et Montesoru (projet ANRU), une façade maritime à ouvrir sur une interface ville-port complètement rénovée, un projet urbain novateur dans le quartier de la Carbonite, et un zone d'activité économique à restructurer (ZAE Erbajolu).

La Communauté d'Agglomération de Bastia est pour sa part en train de finaliser son Plan Global des Déplacements (PGD).

De même, le traitement de l'interface ville-port constitue un enjeu majeur auquel il conviendra d'apporter une réponse qualitative offrant ainsi à tous les publics des conditions d'usage satisfaisantes (exploitants portuaires et maritimes, professionnels de la filière nautique, de la pêche, transporteurs, administrés, touristes...).

Les nouvelles études à conduire devront donc se mener en parfaite synergie avec les projets structurants du bassin de vie de Bastia. Le schéma de desserte devra être étudié au regard de la configuration du territoire existant mais surtout en fonction des études prospectives conduites par les partenaires institutionnels (PGD de la CAB, stratégie maritime et aérienne et vision globale du devenir des infrastructures portuaires et maritimes de l'île, déploiement du réseau routier de la Collectivité de Corse et des communes limitrophes et intégration des projets portés par la Collectivité de Corse avec la recherche d'un prolongement de l'aménagement de la

liaison Furiani-Bastia vers un pôle d'échange multimodal articulé autour du réseau ferroviaire et des lignes de transports collectifs urbains et non urbains).

Enfin, les résultats de l'étude de faisabilité du prolongement nord du train en mode tram-train et en interconnexion avec le parc relais de Toga constituera une piste de réflexion autour des nouvelles solutions de mobilité à offrir aux usagers du centre-ville de Bastia réconciliée avec sa façade maritime.

VII.3 Instances de suivi du projet

Aux fins d'intégrer ces enjeux, le projet de développement des nouvelles infrastructures portuaires de Bastia sera doté de 2 comités :

- **Un comité de suivi opérationnel** qui inclura :

- La Collectivité de Corse : le Président du Conseil Exécutif de Corse ou son représentant, membres du Conseil Exécutif, le Président de l'Assemblée de Corse ou son représentant, le Président du CESEC ou son représentant, un représentant au moins par groupe de l'Assemblée de Corse (ou leur représentant), un représentant de la Chambre des territoires ; un représentant de l'Assemblea di a ghjuventù ;
- La ville de Bastia : le maire de Bastia ou son représentant ;
- La Communauté d'Agglomération de Bastia : le Président ou son représentant ;
- La Chambre de commerce et d'industrie de Bastia et de la Haute Corse et la Chambre de commerce et d'industrie régionale ou leur représentant ;
- Le Président de la Chambre des métiers et de l'artisanat de Haute-Corse ;
- Les Présidents(es) ou leur représentant des agences et offices : Agence d'Aménagement durable, d'Urbanisme et d'Energie de la Corse, Agence du Tourisme de Corse, Agence de Développement Economique de la Corse, Office des Transports de la Corse, Office de l'Environnement de la Corse ;
- Le Préfet de Haute-Corse ou son représentant ;
- L'ensemble des organisations syndicales et patronales ;
- Les représentants de la communauté portuaire du Port de Bastia (capitainerie, pilotage ; lamanage, ...) ;
- Une représentation des compagnies maritimes ;

Le comité de suivi opérationnel se réunira une fois par trimestre et mobilisera ses membres en fonction de l'ordre du jour des points d'étapes.

- **Un comité scientifique et environnemental** qui inclura :

- La Collectivité de Corse ;
- L'Office de l'Environnement de Corse ;
- Le Parc Marin du Cap Corse et des Agriates ;
- Les services de l'Etat : DREAL et DDTM de Corse ;
- L'Agence Française de la biodiversité ;
- Deux associations œuvrant en faveur de l'environnement ;
- Un référent par thème :

- ✓ Posidonie
- ✓ Ecologie marine

- ✓ Hydro sédimentaire
- ✓ Biodiversité terrestre
- ✓ Mammifères marins (bruits travaux)
- ✓ Avifaune

Ce comité scientifique pourrait être adossé au CSRPN (Conseil scientifique régional du patrimoine naturel) de Corse, il se réunira en fonction des besoins et au minimum une fois par trimestre.

La liste définitive des membres des comités sera définie par arrêté du Président du Conseil Exécutif de Corse.

CONCLUSIONS

En conséquence, je vous propose :

1. D'approuver le programme d'études relatif au renouvellement des infrastructures portuaires de Bastia, pour un coût global de 1 440 K€ HT, soit 1 728 K€ TTC.
2. De m'autoriser à solliciter pour ce programme d'études, la participation financière de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse au titre de la concession du port de commerce de Bastia, au taux de 30 %, avec possibilité d'y substituer ou d'y ajouter en tout ou en partie la Ville de Bastia ou toute autre personne publique dans les conditions précisées au présent rapport, et à signer la ou les convention(s) de cofinancement correspondantes ;
3. De m'autoriser à solliciter et négocier tout cofinancement de dépenses éligibles de ce programme d'études au titre du Programme Exceptionnel d'Investissement au taux de 50 % ;
4. De m'autoriser à signer toutes autres conventions de financement et plus généralement à prendre toutes dispositions, signer tous actes et prendre toutes mesures destinées à mettre en œuvre le programme ainsi défini ;
5. De m'autoriser à solliciter toutes les autorisations administratives nécessaires pour mener à bien ce programme d'études ;
6. De m'autoriser à instituer le comité de suivi selon les modalités du présent rapport.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.