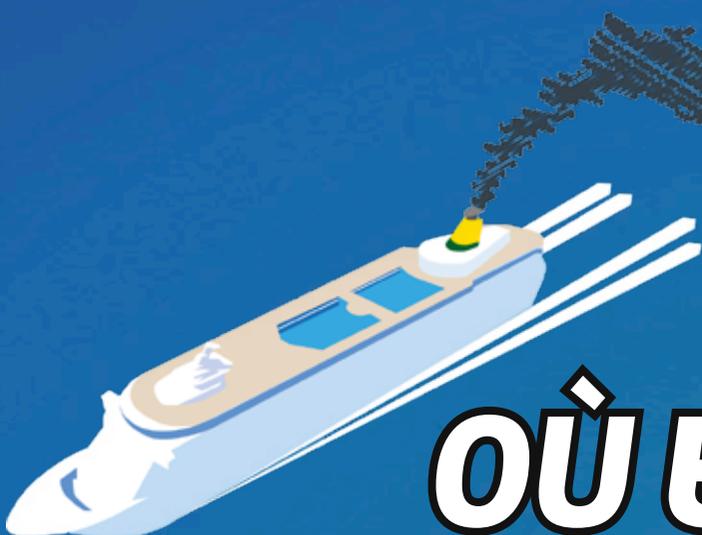




SETTIMANALE CORSU  
 SETTIMANALE CORSU  
 SETTIMANALE CORSU  
 D'INFORMAZIONE  
 D'INFORMAZIONE

**POLLUTION PLASTIQUE,  
 GAZ À EFFET DE SERRE...**



**OÙ EN  
 EST-ON?**

**DOSSIER p3**



INTERVIEW  
 JEAN-PIERRE  
 CASTELLANI  
 P28

1,60€

ÉDITO P2 •  
 ANNONCES LÉGALES P11 •  
 EN BREF ET EN CHIFFRES P26 •  
 OPINION P27 • SORTIR 30



S E M P R ' À F I A N C ' À V O I

## Marosulu sistematicu

**45** cavalli sò stati salvi calchì ghjornu fà in Aiaciu, in piaghja di Campu di l'Oru, d'una sorti crudeli. A colpa à una cullata di u nivellu di u fiumi Gravona, inghjinnata da acquati putenti. Si pò tandu ringrazià i succorsi pà a so intarvinzioni durante parechji ori, senza rifiatu. Aldilà di ssu fattu pricisu, bisognu à intarrugassi, torna è senza surpresa, nant'à ssi fenomeni meteorologichi forti è ripituti in Corsica è in altrò. L'alerti gialli, aranci o puru rossi si sò multiplicati dipoi calchì annu, cù, à u megliu, disgrasti matiriali, pà u peghju danni umani. Fiumari scemi chì sò a cunsiquenza, senza dubbitu pussibili, di u scaldamentu climaticu. Òn hè cà l'arancinu presidenti di i Stati Uniti chì pò nigà ssu srigulamentu, risultatu di un sviluppu sprupusitatu è fora di cuntrollu di a nostra manera di campà. Pari dighjà luntanu l'accordu nant'à u clima di a famosa COP 21 in Parighji, cù u scopu di fà calà a temperatura glubali à un certu nivellu, vistu l'impegnu bellu poveru di i paesi i più « nucivi » pà u nostru ambienti. Un'eresia pulitica. Ma, òn basta micca ad arribbassi à què, chì, pà i nostri paesi ditti di più sviluppati, t'emi tutti quant'è no semi a nostra parti di rispunsabilità. Si pò pinsà dinò à una natura chì cerca à ripighjà i so diritti pà certi lochi, induva a manu di l'omu hà dicitu, un bellu ghjornu, di custruisciacci casi è palazzi sopra à anziani salini o altri paduli, frà altru. Tandu, òn ci voli micca à essa surprisi di veda, à i primi gocchi, lochi annacquati à più pudè, è dunqua alloghji è strutturi guasgi summersi. Puru s'ellu hè dighjà troppu tardi pà cambià l'affari, saria una bona di pinsà d'una manera nova à comu campà in armonia cù a natura chì ci inghjira, senza matazalla mai più. È tena, cusì, u pocu chì ci ferma. È s'è no rindiami a piaghja à a nostra tarra mamma? Òn hè micca sicuru chì ssa prospettiva fessi piacè à i più ingordi è difensori di una speculazioni accanita. È s'ella era, infini, a sola suluzioni, par òn fassi purtà da ssu marosulu sistematicu à u sprufondu? ■

Santu CASANOVA

## SOMMAIRE

DOSSIER **ENVIRONNEMENT, OÙ EN EST-ON?**

**P3 À 10**



ANNONCES LÉGALES

**P11**

EN BREF ET EN CHIFFRES

**P26**

OPINION

**P27**

INTERVIEW **JEAN-PIERRE CASTELLANI**

**P28**

SORTIR

**P30**

<https://www.facebook.com/ICN.Informateur.Corse.Nouvelle>  
<https://twitter.com/ICNActu>



## DOSSIER

## POLLUTION PLASTIQUE, GAZ À EFFET DE SERRE...

# OÙ EN EST-ON?

Un «piège de plastique»... C'est en ces termes que le rapport du WWF, publié le 8 juin 2018 à l'occasion de la Journée mondiale de l'océan, résumait l'état de la Méditerranée. Selon ce document, cette mer semi-fermée, sur les rives de laquelle vivent 150 millions de personnes, qui comptent parmi les plus gros producteurs de déchets urbains solides (entre 208 et 760kg par an et par habitant) et auxquelles viennent s'ajouter chaque année plus de 200 millions de touristes, est considérée aujourd'hui comme la sixième plus grande zone d'accumulation de déchets marins, constitués à 95% de plastique, que ce soit en haute mer, sur les fonds marins ou sur les plages. Elle a beau ne représenter que 1% des eaux mondiales, elle n'en concentre pas moins 7% de tous les micro-plastiques de la planète. Elle affiche, de plus, des «niveaux record» de concentration s'agissant de ces micro-plastiques: jusqu'à 1,25 million de fragments par km<sup>2</sup>. Même les sédiments océaniques s'en trouvent affectés, atteignant des concentrations de fragments de plastique parmi les plus élevées au monde: 10 000 par km<sup>2</sup>.

Chaque année, explique le WWF, «150 000 à 500 000 tonnes de macro-déchets en plastique et 70 000 à 130 000 tonnes de micro-plastiques pénètrent les mers européennes. La grande majorité de ce plastique finit dans la mer Méditerranée». Un flux lié à la proximité des activités urbaines, aux usages riverains et côtiers, au vent, aux courants et que les grands fleuves viennent aussi grossir, en charriant les débris jusqu'à la mer après avoir traversé des zones densément peuplées. C'est le cas par exemple du Nil, de l'Èbre, du Pô ou encore du Rhône.

Et, un peu à la manière des nuages radioactifs, tous ces déchets ne s'arrêtent pas aux frontières, aux délimitations immatérielles, pas plus qu'aux décrets. C'est ainsi que le sanctuaire Pelagos\* dédié à la protection des mammifères marins, dont la Corse est partie prenante, est tout sauf épargné: cette grande zone marine protégée [87 500 km<sup>2</sup>] présente l'une des plus fortes concentrations de micro-plastiques, d'où un fort risque pour les cétaqués d'y accumuler de grandes quantités de polluants. Le rapport souligne que les échantillons de plancton testés dans le sanctuaire se sont avérés fortement contaminés et que les concentrations de phtalates trouvées dans les tissus des rorquals communs étaient jusqu'à 4 à 5 fois plus élevées que celles des baleines provenant de zones moins contaminées.

À cet envahissement par les déchets vient s'ajouter la pollution atmosphérique, notamment celle liée au transport maritime. En 2006, une étude de la Lloyd's Marine Intelligence Unit (Lloyd's MIU) rappelait qu'avec 13 000 navires marchands ayant effectué 252 000 escales dans ses ports, pour un total de 3,8 milliards de tonnes de port en lourd (chargement maximal que le navire peut emporter, en incluant marchandises transportées, consommables et personnel) la Méditerranée représentait 15% du transport maritime mondial en nombre d'escales et 10% en termes de tonnes de port en lourd. L'étude annonçait par ailleurs qu'après avoir connu une croissance régulière au cours des 10 précédentes années, le transport maritime global à l'intérieur de la Méditerranée était appelé à progresser encore de 18% au cours des 10 années suivantes, le transit via la Méditerranée étant quant à lui destiné à augmenter de 23%. Une croissance qui, précisait la Lloyd's MIU, irait de pair avec le déploiement de navires toujours plus grands. Une donnée reprise, entre autres dans un rapport intitulé «Pollution en Méditerranée: états et perspectives à l'horizon 2030» remis au Sénat en juin 2011, par le sénateur de l'Aude, Roland Courteau. Sa conclusion n'était guère optimiste. Parce que, expliquait-il, «à un facteur positif, le durcissement progressif de la réglementation, s'opposent deux facteurs qui portent à un accroissement de la contamination du bassin: la certitude de la progression de la pression anthropique et les effets du changement climatique». Soulignant qu'à l'horizon 2025, la population des villes méditerranéennes de plus de 10 000 habitants aurait augmenté de 4,3% sur la rive Nord et de 60% sur la rive Sud, le rapporteur estimait que, «de façon tout à fait inquiétante, ce poids croissant des hommes n'est pas appelé à modifier les ordres de priorité des gouvernements et des municipalités de la rive Sud. Confrontées à la nécessité du développement – et même, quelquefois, de l'alimentation – des populations, les autorités concernées seront de moins en moins incitées à développer des programmes de lutte contre la pollution». ■ PMP

\*La création de ce sanctuaire découle d'un accord conclu le 25 novembre 1999 et entré en vigueur le 21 février 2002, entre l'Italie, Monaco et la France afin d'instaurer, dans le périmètre concerné, des actions concertées et harmonisées pour la protection des cétaqués et de leurs habitats contre toutes les causes de perturbations: pollutions, bruit, captures et blessures accidentelles, dérangement.

**DOSSIER**



# PLASTIQUES ET EAUX BLEUES

**Comment se porte le Mare Nostrum, celui qui nous borde et nous berce ?**

**Un rapport publié en juin 2018 par**

**le WWF France présentait ses eaux**

**- pourtant si bleues l'été au bord**

**des plages - comme les plus polluées**

**du monde par les déchets plastiques.**

**Éclairage avec François Galgani, docteur**

**ès sciences, docteur en océanologie et**

**spécialisé dans l'évaluation des effets**

**des pollutions sur les organismes marins.**

**C**haque hiver apporte, par vagues successives, des tonnes de détritus sur les côtes. On s'inquiète des risques de naufrage d'un pétrolier le long du canal de Corse ou dans le détroit de Bonifacio, puis il y a les collisions, les dégazages sauvages, les déchets industriels ou chimiques largués par les bateaux ou charriés par les fleuves... Bref, où en sommes-nous? François Galgani est, depuis plus de 30 ans, chercheur dans différents laboratoires, qu'ils soient français, comme le Centre national de la recherche scientifique (CNRS) ou l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) ou internationaux (Japon, USA). Chef de projets à l'Ifremer Bastia, il pilote les travaux de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) conduite par les États membres de l'Union européenne afin de prendre les mesures visant à réduire l'impact des activités sur ce milieu et obtenir ou maintenir «*un bon état écologique au plus tard en 2020*». Il coordonne ou participe aussi à de nombreux groupes internationaux (Programme des nations unies pour l'environnement, Unesco, etc.) Notre mer serait-elle une véritable soupe de déchets plastiques et de composés chimiques? «*En effet, concède-t-il, concernant les plastiques, la pollution en Méditerranée est importante. Ces déchets ne peuvent pas en sortir: à Gibraltar, les eaux sont entrantes en surface et sortantes en profondeur, or les plastiques flottent. Cependant, la zone la plus concernée est celle qui borde l'Égypte et le delta du Nil, le Liban, Israël, la Turquie... La circulation des courants s'y faisant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le*

Photos Corisecare



François Galgani

## « Le problème, ce n'est pas tant le plastique, qui est un matériau très intéressant, c'est qu'on ne sache pas gérer sa fin de vie. »

long des côtes jusqu'à la Mer Egée et retour aux côtes, ces déchets parviennent rarement jusqu'à nous. Le long de nos rivages existe un autre courant, qui tourne également dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Il s'agit du courant ligure qui remonte du sud vers le nord en passant entre Corse et Italie. Il contourne l'île, longe les côtes puis redescend. C'est ainsi qu'on peut trouver sur le sable une babouche venue du Maroc et – en plus grand nombre – des bouteilles et différents objets échoués depuis l'Italie, comme les filtres échappés d'une station d'épuration napolitaine en hiver dernier et arrivés à la Marana fin mai 2018. Il en est de même sur la façade occidentale où les déchets, en fonction des courants, viennent s'accumuler dans les zones les plus exposées des golfes. » Les données météo ont une part importante dans ces analyses de courantologie. Elles peuvent être amplifiées ou limitées en fonctions des vents, des événements prévisibles: « Nous travaillons plus généralement à partir des modèles météo italiens LaMMA\*. Nous savions par exemple qu'après la collision entre le navire roulier et le porte-conteneurs au nord-ouest du Cap-Corse en octobre dernier, il n'y avait aucun risque pour les côtes insulaires. La pollution se dirigeait vers le nord. »

Ce plastique est-il dangereux pour la santé? « Seulement 2 à 3% des particules qu'ingère un humain viennent de la mer. Le problème, poursuit François Galgani, ce n'est pas tant le plastique, qui est un maté-

riau très intéressant, c'est qu'on ne sache pas gérer sa fin de vie. S'il n'est pas homogène, on ne sait pas le recycler. Mais à partir de 2020, les plastiques à usage unique auront disparu et on peut espérer que, comme pour les pneus, des filières de valorisation se mettront en place. » Concernant les pollutions chimiques, qui ont plus généralement pour origine les rivières et les ports, l'inquiétude n'est pas bien grande: « Le Tibre peut avoir un impact assez fort et en été on reçoit l'Arno, mais les pollutions chimiques se diluent dans la mer. Les médicaments, les produits phytosanitaires, sont en quantités infinitésimales quand on en retrouve. La Corse est, concernant ce type de pollution, une des régions les plus propres de Méditerranée: par ses activités humaines, elle en génère peu et n'en reçoit pas beaucoup. » S'agissant de dégazage sauvage, d'eaux sales larguées par des bateaux indélélicats, l'impact serait bien plus social et politique qu'environnemental: « Un mètre cube d'hydrocarbures se répand en une très large nappe. Visuellement, c'est important, donc ça alerte, alors que la majorité des hydrocarbures arrivant en mer provient des fleuves, avec un écho bien moindre. Reste qu'en Corse on est à fleur de peau dans ce domaine. On se souvient de l'affaire des boues rouges de la Montedison. Au plan social et politique, que se passerait-il s'il y avait un accident avec un

\*LaMMA: Laboratorio di monitoraggio e modellistica ambientale, organisme fondé en 1997 par la Région de Toscane, devenu en 2007 le Consorzio LaMMA.

### DOSSIER



► *pétrolier?» Or, avec les quelque 6000 supertankers, chimiquiers ou porte-containers qui transitent chaque année par le canal de Corse, on ne peut être à l'abri. Quant aux métaux lourds (plomb, cadmium, chrome, nickel...) comme le révèle la campagne menée en 2018, ils ne se trouvent pas en concentrations importantes. «De plus, la source peut être locale: à la mine de Canari par exemple, l'exploitation s'est arrêtée en 1968. Mais durant des décennies, les résidus ont été jetés en mer. On trouve effectivement de l'amiante, du nickel, du chrome dans les eaux, sans que les concentrations soient toxiques.»*

Qu'en est-il alors de la ressource halieutique? «La ressource autour de la Corse n'a jamais été très importante. Nous sommes dans une zone oligotrophe: il y a peu d'apports en sels nutritifs, peu de nitrates. Le plancton, les plantes en ont besoin, la chaîne alimentaire se met difficilement en place. Les eaux sont belles mais nous ne sommes pas dans de grandes zones de pêche. Ce n'est pas pour autant que la ressource a disparu: elle se trouve à des profondeurs ou dans des zones qui ne sont pas pêchées. En plongeant dans certains sites, nous trouvons des langoustes, des langoustines et quantités suffisantes pour dire qu'il n'y a pas raréfaction. En revanche, ce qui gêne les animaux marins et les mammifères, et qui m'inquiète davantage, c'est la pollution sonore de la mer: le passage incessant des bateaux de commerce, de plaisance, les jet-ski, etc.». Ils ont un impact considérable sur la vie des mammifères marins comme des poissons. ■ Claire GIUDICI

*«Ce qui gêne les animaux marins et les mammifères, et qui m'inquiète davantage, c'est la pollution sonore de la mer: le passage incessant des bateaux de commerce, de plaisance, les jet-ski, etc.»*

### REPÈRES

**Selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE)**, la quantité moyenne de déchets solides produits dans l'Union européenne est de 520 kg par personne/an et devrait passer à 680 kg par personne/an d'ici 2020. La production de déchets sur les rives de la Méditerranée du Sud a augmenté de près de 15% lors de la dernière décennie, principalement en raison d'une population croissante et d'une consommation accrue. Or l'augmentation du nombre de déchets marins provient à près de 80% des activités terrestres, notamment du fait d'une gestion inadéquate des déchets solides urbains à toutes les étapes: collecte, transport, traitement et élimination finale. Ces déchets marins, plastiques et micro-plastiques, ont des impacts négatifs à de nombreux égards, leur présence a des répercussions sur la qualité des plages, la sécurité de la navigation, la pêche et bien entendu les conditions de vie ou de survie de la faune et la flore marines. Ils affectent quelque 267 espèces dans le monde,



dont 86% de toutes les espèces de tortues de mer, 44% de toutes les espèces d'oiseaux de mer et 43% de toutes les espèces de mammifères marins. Parmi les populations animales présentant les risques les plus élevés, les prédateurs, susceptibles d'être exposés à des niveaux très élevés de contaminants en raison des phénomènes de bioaccumulation. Lancé à Sienne en avril 2018, le projet européen Interreg Med Plastic Busters MPAs (pour: marine protected areas/aires marines protégées), vise à améliorer l'état des connaissances sur les déchets plastiques marins (évaluer la quantité, les sources, les voies de passage, les zones de convergence de la distribution), leurs effets sur la faune et la flore, et de développer des méthodes, des outils pour atténuer et prévenir atténuer et de réduire leur impact sur les écosystèmes naturels des aires marines protégées, pélagiques et côtières, en Italie, en France, en Espagne, en Croatie, en Albanie et en Grèce. D'une durée de 48 mois, le programme a pour chef de file l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra) organisme public rattaché au ministère de l'Environnement italien. Coordonné par l'Université de Sienne, il associe notamment l'Ifremer, le Centre océanographique des Baléares, le Parc national de l'archipel toscan et l'Office de l'environnement de la Corse (OEC). L'objectif à terme est de synthétiser les diagnostics actuellement en cours s'agissant de l'impact des plastiques sur la biodiversité dans les aires marines protégées, de définir et tester un suivi scientifique et d'orienter des premières mesures de prévention et d'atténuation dans un cadre collectif, avec la définition d'un plan de gouvernance commun. S'agissant de la Corse, Plasticbusters MPAs permettra de débiter les études sur la localisation des principales zones sous-marines d'accumulation de plastiques dans les fonds de la Réserve naturelle des Bouches de Bonifacio et dans les zones Natura 2000 adjacentes et ainsi d'affiner les cartes d'accumulations de macro-déchets sur le littoral, avec une quantification plus précise des volumes et l'élaboration de fiches de chantier pour le nettoyage. Il assurera également la poursuite d'études éco-toxicologiques sur les oiseaux marins des îlots des Bouches de Bonifacio et de suivis des déchets dans les nids des cormorans huppés de Desmarets, et il financera la conception et la diffusion de documents de vulgarisation et des opérations de gestion favorisant le traitement des déchets sur le littoral. Ces actions seront intégrées dans le prochain plan de gestion de la Réserve nationale des Bouches de Bonifacio.

Le budget total du projet est de 5 205 254,73 €. Le budget alloué à l'OEC est de 269 953,77 € cofinancé à 85% par le Feder. ■ PMP

DOSSIER

POLLUTION DE L'AIR EN MÉDITERRANÉE

# VERS UNE «EMISSION CONTROL AREA» COMME EN MER DU NORD



*Pollution de l'eau, en Méditerranée, mais pollution de l'air aussi. L'activité humaine intense sur le littoral (industrie, transports urbains, etc.) n'y est pas étrangère, mais la contribution la plus importante serait due à l'intense trafic maritime.*

*État des lieux et des connaissances avec Jean-Luc Savelli, directeur de Qualitair Corse.*

### DOSSIER



*« Nous retrouvons les polluants issus de cette activité dans les villes portuaires, mais pas seulement: il y en a jusque dans l'intérieur, dans la montagne. »*

Le projet de mise en œuvre d'une zone d'émission contrôlée (ECA, pour Emission control area), pour les navires en Méditerranée, a été lancé en 2017 dans le cadre du Plan national français de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa) par le ministère de la Transition énergétique. En Europe, la Mer Baltique et la Mer du Nord bénéficient déjà de ce dispositif qui interdit la circulation des navires les plus polluants et les oblige à utiliser un carburant à faible teneur en soufre. Pour la Corse la mise en œuvre d'un tel dispositif serait d'un intérêt majeur. C'est dans ce contexte que l'étude ECAMED a été lancée. Pilotée par l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris), associé avec le Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), elle vise à évaluer l'impact d'une zone ECA en Méditerranée. Qualitair Corse y contribue. François Alfonsi, président de Qualitair Corse et Jean-Luc Savelli, son directeur, assistaient à la présentation de ses conclusions, le 18 janvier dernier, à Marseille.

L'étude d'impact indique que que la situation devrait déjà s'améliorer en 2020, pour la qualité de l'air et pour la santé humaine, grâce à la réduction mondiale de la norme de soufre pour les carburants marins qui passera de 3,5 à 0,5%. Les réductions attendues sont les suivantes: - 80% pour les oxydes de soufre, - 72% pour les particules, - 30% pour le carbone suie et - 5% pour les oxydes d'azote.

La mise en place d'une zone ECA, en réglementant à la fois les émissions d'oxydes d'azote et de soufre, apporterait des bénéfices supplémentaires, avec des effets significatifs sur certains polluants comme le dioxyde d'azote et les particules fines, ainsi que de réels bénéfices pour la santé des populations du bassin méditerranéen. Selon l'étude, cela se traduirait notamment par un « gain sanitaire monétarisé » de 8,1 à 14 Md€ par an pour toute la Méditerranée, avec des bénéfices doublés par rapport à 2020, et près de 1730 morts prématurées évitées chaque année pour l'ensemble du bassin méditerranéen. L'objectif pour la France est de formuler, à l'horizon 2020, une proposition commune avec les pays méditerranéens auprès de l'Organisation maritime internationale, selon l'échancier suivant: 2<sup>e</sup> semestre 2019, décision du Conseil de l'Union européenne; mars 2020, dépôt du dossier à l'Omi; avril 2020, approbation de l'ECA par l'Omi; automne 2020 (ou juillet 2021), adoption de l'ECA par l'Omi; 2022, objectif d'entrée en vigueur de la zone ECA. ■ CG & EM

#### Quel est l'état actuel de l'air en Méditerranée?

Les côtes de Méditerranée sont fortement peuplées, particulièrement en Afrique. L'activité industrielle et portuaire, les entreprises, les transports maritimes et urbains, les moyens de chauffage ou de climatisation... toute l'activité humaine génère une pollution qu'un climat chaud et sec ne contribue pas à atténuer. S'y ajoutent des pollutions naturelles, comme celle provenant des sables du Sahara dont les poussières portées par le sirocco arrivent jusque chez nous. Lors de ces épisodes, nous déclenchons un seuil d'alerte: ces particules fines qu'on inhale pénètrent profondément dans le système pulmonaire et peuvent se révéler néfastes pour la santé, particulièrement chez les jeunes enfants, les personnes âgées ou fragiles. Ces épisodes ne sont pas faciles à anticiper, mais en lien avec Météo France, à partir de l'étude de différents modèles météorologiques, nous entrons dans la prévision.

#### Quels sont les principales sources de pollution?

Si les grands centres industriels, tels que celui de l'étang de Berre par exemple, ont été source de pollution par le passé, la réglementation, particulièrement française et européenne, s'est durcie. Les normes sont devenues plus strictes et les émanations contrôlées: ces sites dégagent de moins en moins de polluants dans l'atmosphère. Concernant les navires, la réglementation est moins avancée. Dans le cadre du programme Marpol une harmonisation se met en place, mais lentement et pas de façon suffisante. D'où l'importance du projet ECA. Le transport maritime, en Corse et partout ailleurs en Méditerranée, est depuis plusieurs années pointé du doigt pour son impact sur la qualité de l'air et sur la santé des habitants. Nous retrouvons les polluants issus de cette activité dans les villes portuaires, mais pas seulement: il y en a jusque dans l'intérieur, dans la montagne. Réduire les émissions des navires s'avère primordial. C'est dans ce contexte que la France, par l'intermédiaire de la Direction des affaires maritimes et de la Direction générale pour l'énergie et le climat, a lancé une étude d'impact pilotée par l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris), qui collabore avec di-

ECAMED : étude de faisabilité technique de la mise en œuvre d'une zone de réduction des émissions des navires (ECA) en Méditerranée

Synthèse de l'étude

A ce jour, malgré les réglementations en vigueur depuis de nombreuses années dans plusieurs pays pour lutter contre la pollution atmosphérique, celle-ci reste l'une des préoccupations environnementales les plus sensibles et les plus préjudiciables. Selon un rapport publié par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), en 2010, la pollution de l'air ambiant était toujours responsable d'environ 500 000 décès prématurés en Europe. Cela représente une diminution de 11 % par rapport à 2005. S'il y avait une indication de l'efficacité des politiques de lutte contre la pollution atmosphérique mises en œuvre en Europe depuis plusieurs décennies, ce nombre reste toutefois trop élevé.

En Europe, l'un des textes les plus importants en matière de gestion de la pollution atmosphérique est la directive dite « des plafonds d'émission nationaux » révisée en décembre 2016 (2016/2284/UE). Cette directive définit les engagements de réduction d'émissions spécifiques à chaque pays à respecter par les pays européens en 2020 et 2030. Pour atteindre ces objectifs, des stratégies de réduction des émissions doivent être mises en œuvre dans divers secteurs d'activité : industrie, transports routiers et hors route, chauffage résidentiel, agriculture, etc.

Bien que le transport maritime international soit une source importante d'émission de polluants atmosphériques, ce secteur n'est pas visé par cette législation. Toutefois, cela entraîne des impacts importants sur la qualité de l'air dans les villes portuaires. Du fait du transport à grande distance et de la chimie complexe des phénomènes de pollution atmosphérique, les émissions provenant du transport maritime peuvent également dégrader la qualité de l'air à l'intérieur des terres.

En 2007, une étude épidémiologique publiée par (Corbett et al.) indiquait qu'environ 60 000 décès prématurés surviennent chaque année près des côtes d'Europe, d'Asie de l'Est et d'Asie du Sud, pourraient être imputés aux émissions des navires et au transport maritime. Plusieurs études montrent que les émissions des navires de navigation dans les mers européennes pourraient rester stables de 2000 à 2030 et être aussi importantes que les émissions européennes continentales en 2030.



verses autres entités telles que le Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa), le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ou encore le Plan bleu\*. Qualitair Corse y est également associée et a apporté son expertise en matière d'évaluation des émissions des navires.

**Y a-t-il d'autres sources de pollutions en Corse?**

En Corse, comme ailleurs, la circulation automobile, le fonctionnement des centrales thermiques – à Luciana où elle tourne désormais avec un carburant plus léger et où la diminution de la pollution a été notable, au Vazzio où la structure plus ancienne ne bénéficie pas de la même technologie – mais également le brûlage des déchets verts sont des sources non négligeables de pollution. Brûler des végétaux, c'est naturel pense-t-on. En fait ils sont très riches en composés chimiques cancérigènes: hydrocarbures aromatiques, métaux lourds, particules fines... Collecter, broyer, composter... d'autres choix sont possibles pour s'en débarrasser! Nous avons testé sur Afa un programme accompagné par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) qui s'est avéré intéressant et que nous pouvons accompagner auprès des municipalités. Nous mesurons aussi, depuis deux ans maintenant, les émanations des produits phytosanitaires, notamment dans la région d'Aleria et d'Ajaccio et nous allons, mais c'est un autre volet de notre travail, lancer un «observatoire des pollens» dès ce printemps avec le Conservatoire botanique national de Corse et A Rinascita. Il s'agira d'un outil collaboratif, où les personnes intéressées pourront faire part de leurs constatations, annoncer les zones où telle ou telle variété de plante a fleuri, etc. Mais particulièrement dans les cités portuaires et leurs arrière-pays – Ajaccio, Bastia, Ile-Rousse, Porto-Vecchio, Propiano... – les bateaux restent la source majeure de pollution.

**Quel est l'état d'avancement du projet d'ECA?**

Au plan local, nous travaillons avec les compagnies maritimes pour trouver des solutions. Corsica Linea fait d'ailleurs partie de notre asso-

ciation. Différentes possibilités s'offrent à nous... D'abord, changer de carburant et passer du fioul lourd au diesel quand le navire entre au port, mais pour que cette manœuvre soit possible, il faut qu'il mouille plus de deux heures à quai. La Corsica Ferries, par exemple, n'entre pas dans ce cadre. Il y aura également la possibilité d'un branchement électrique dans les ports. Corsica Linea le fait à Marseille. Il faudra étudier la situation en Corse en fonction des modes de production de l'électricité. Mais la zone ECA, imposant un carburant moins riche en oxydes de soufre à tous les navires, sera la meilleure solution. Elle sera profitable à l'ensemble du Bassin Méditerranéen. En 2007, une étude épidémiologique estimait qu'environ 60 000 décès prématurés survenant chaque année près des côtes d'Europe, d'Asie de l'Est et d'Asie du Sud pourraient être imputés aux émissions des navires. L'étude ECAMed a montré que la mise en place d'une ECA avec le passage à 0,1% de teneur en soufre dans les carburants et une diminution des émissions d'oxydes d'azote par la mise en œuvre de moteurs plus propres, conduiraient à des bénéfices pour la santé au moins trois fois plus élevés que les coûts que ces améliorations imposeraient aux armateurs. Tous ces éléments seront transmis à l'Organisation maritime internationale (Omi) qui les présentera au Rempec, le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle, la structure qui soutient les états de la Méditerranée pour la ratification et l'application des conventions maritimes internationales. Dans la Mer du Nord, la mise en œuvre a peut-être été plus simple, tous les pays faisant partie du même continent européen, mais en Méditerranée aussi, nous y parviendrons... ■ **Propos recueillis par Claire GIUDICI**

\* Implanté à Sophia Antipolis et à Marseille, le Plan Bleu est l'un des Centres d'activités régionales du Plan d'actions pour la Méditerranée du Programme des Nations unies pour l'environnement, mis à disposition par la France depuis 1977. Observatoire méditerranéen de l'environnement et du développement durable, il produit des études et des scénarios pour l'avenir, afin de sensibiliser les acteurs et décideurs méditerranéens sur les questions d'environnement et de développement durable de la région.

« 60 000 décès prématurés survenant chaque année près des côtes d'Europe, d'Asie de l'Est et d'Asie du Sud pourraient être imputés aux émissions des navires »

**IMPACT SANITAIRE D'UNE ZONE ECA**



**DOSSIER**

GAZ À EFFET DE SERRE

**La Méridionale**

# RÉDUIRE LES ÉMISSIONS À QUAI COMME EN MER

Essais de branchement à quai  
au GNL.  
Ajaccio, septembre 2018

Photos DR

**Les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic maritime ne se produisent pas seulement en pleine mer mais aussi lors des escales, avec la combustion de carburant destiné à alimenter les groupes électrogènes des navires à quai. Dans d'autres pays du monde, armateurs et autorités portuaires se sont tournés vers la connexion électrique des navires à quai. En France, La Méridionale et la Corsica Linea font, avec le port de Marseille, figure de pionniers.**

**S**elon une note publiée en novembre dernier par l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar) le transport maritime représentait en 2016 une consommation de 235 Mt de combustibles, soit un peu plus de 5% de la demande pétrolière mondiale et générerait aujourd'hui entre 2% et 3% des émissions totales des gaz à effet de serre (GES) liées aux activités humaines. Or l'Organisation de coopération et de développements économiques (OCDE) estimait, de son côté, que les volumes de fret vont être multipliés par 4 d'ici 2050, le trafic étant appelé à croître de 50 à 250% impliquant de ce fait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES). Ainsi, la part du transport maritime dans les émissions mondiales de GES, évaluée jusque là à 3%, pourrait s'envoler pour atteindre 17%. Dans cette optique, l'Union européenne avait proposé de fixer, pour cette même échéance, un objectif de baisse des émissions du transport maritime comprise entre 70% et 100%.

In fine, en avril dernier, les états membres de l'Organisation maritime internationale (Omi), réunis à Londres, ont adopté une «stratégie initiale» qui ambitionne une réduction absolue du volume des émissions de GES d'au moins 50% en 2050 par rapport à 2008. Un défi pour les armateurs, les raffineries et équipementiers mais aussi pour les gestionnaires de ports et les pouvoirs publics, puisqu'une part non-négligeable des émissions de GES se produit à quai. En effet, lors de leurs escales, les navires produisent généralement l'énergie électrique dont ils ont besoin grâce à des groupes électrogènes embarqués. À titre d'exemple, selon AtmoSud, organisme en charge de la qualité de l'air pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la consommation de carburant d'un navire de croisière moyen est d'environ 700 l/h lorsqu'il est à quai contre environ 2000 l/h lorsqu'il se déplace.

La solution alternative à cette consommation et aux émissions qui en découlent est le cold ironing ou connexion électrique des navires à quai (Cenaq), qui consiste à raccorder le navire au réseau électrique terrestre: le navire stoppe ses moteurs sans interrompre pour autant

sa consommation d'électricité [chargement, déchargement, éclairage, climatisation, etc]. Ce branchement nécessite cela dit des investissements, de la part de l'armateur comme des autorités portuaires. Déjà bien implanté aux États-Unis, en Belgique, en Chine, au Canada, en Allemagne, en Suède, en Finlande et aux Pays-Bas, le branchement électrique à quai n'en est encore qu'à ses débuts en France: le Grand port maritime de Marseille (GPMM) et la compagnie La Méridionale ont été les premiers à le mettre en œuvre, début 2017. Au bout d'un an d'expérience, il s'avérait que le passage à la Cenaq permettait à la compagnie, sur chaque escale de 12 heures, d'éviter la consommation de 2 à 4 tonnes de Gazole, soit une économie de 30%. À l'automne 2018, La Méridionale a par ailleurs testé sur le port d'Ajaccio (où, pour l'heure, la solution technique déployée à Marseille ne peut être exploitée), un procédé de connexion électrique à quai reposant sur le recours au gaz naturel liquide (GNL).

En ce début d'année, la Corsica Linea innove à son tour, et ce en dehors de toute contrainte complémentaire. Le 8 janvier, son navire *Paglia Orba* est entré en arrêt technique au chantier naval de Bizerte (Tunisie) pour une durée de près d'un mois, afin d'être équipé d'un système de Cenaq. Cette modification devrait, indique la compagnie, se traduire par la suppression d'au moins 80% des polluants atmosphériques et mettre fin, également, aux nuisances sonores et à la vibration des moteurs. Cette connexion ne pourra être effectuée, dans un premier temps, que sur deux postes à quai du port de Marseille, toutefois la Corsica Linea souligne qu'elle «travaille activement avec les chambres de commerce et d'industrie et les ports de Corse pour opérer cette modernisation indispensable de nos infrastructures maritimes». Début 2020, les navires *Pascal-Paoli* et *Jean-Nicoli* de la compagnie seront à leur tour équipés d'un système de Cenaq. D'un montant total de 4M€, ce projet supporté financièrement par la compagnie à 7% cofinancé à hauteur de 15% par la Région Sud et de 15% par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). ■ PMP

Confiez-nous la sécurité de votre entreprise !  
Votre pack sécurité alarme et vidéosurveillance

**POUR 99€ HT/MOIS.**



Offrez le meilleur accueil à votre entreprise,  
Confiez-nous votre standard téléphonique IP !  
Votre pack téléphonie et internet en illimité

**POUR 99€ HT/MOIS.**



04 95 46 85 69  
contact@espacecorsesecurite.fr  
www.ecs.corsica

**Installation sur toute la Corse!**

Alarmes, Vidéosurveillance, Automatisation, Contrôle d'accès, Coffres-forts, Téléphonie entreprise



CONTEMPORAINS & ATYPIQUES  
**300 MODÈLES**  
TROUVEZ LE VOTRE

CONFIGUREZ VOTRE PISCINE EN LIGNE

www.corsepiscine.com

06 43 73 07 40



### TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE

# CORSE, SARDAIGNE ET BALÉARES INTERPELLENT LEURS GOUVERNEMENTS RESPECTIFS

**Le 6 février**, Francina Armengol, présidente de la Communauté autonome des Îles Baléares; Francesco Pigliaru, président de la Région autonome de Sardaigne et Gilles Simeoni, président du Conseil exécutif de Corse ont présenté au Comité des régions, à Bruxelles, la lettre commune qu'ils ont rédigée et qu'ils adresseront au Premier ministre de leurs états respectifs. En préambule, ils rappellent que «*la cohésion économique, sociale et territoriale est l'un des objectifs inscrits dans le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), dont l'article 174 exprime clairement la volonté de construire une Europe unie et solidaire, quelle que soit la spécificité des territoires*» et que «*dans son article 349, le TFUE reconnaît la condition «d'ultra-périphérie» à certains territoires et énumère en corollaire les actions nécessaires pour en compenser les inconvénients. Ce régime favorable aux régions ultrapériphériques sera confirmé par la future politique de coopération territoriale européenne*». Mais, observent-ils, la situation est bien différente pour les autres territoires insulaires: bien que l'article 174 reconnaisse les difficultés structurelles liées à la condition d'insularité, cette reconnaissance, contrairement au cas des territoires ultrapériphériques, est «*jusqu'à présent restée lettre morte, sans susciter la moindre action opérationnelle. Cette lacune entrave toute perspective de développement des îles*». Faisant valoir que la «*discontinuité territoriale, caractéristique essentielle de l'insularité*» implique de nombreux désavantages qui se répercutent sur l'économie, le social, la mobilité, la santé, les présidents des trois régions entendent faire valoir leurs droits à «*bénéficier des mêmes opportunités de développement et d'accès au marché unique que les autres régions européennes*». Ayant conclu en 2016 un accord de coopération, dans le cadre de leur participation aux travaux du Comité européen des régions, les trois îles ont depuis lors mené un travail commun et identifié les problèmes cruciaux, de la mobilité à la fiscalité, pour lesquels elles demandent à présent une reconnaissance et une prise en compte dans la planification de la politique de cohésion post-2020, ainsi que dans la législation européenne. Le courrier des trois présidents demande notamment que soit encouragée la création d'un sous-programme des îles de la Méditerranée autour du futur programme Interreg Med 2021-2027, afin de favoriser une utilisation plus efficace des ressources communautaires, «*sans doublon et en privilégiant des moyens d'actions qui, sans cela, relèvent de multiples programmes de financement*». Au cœur de ce document, la volonté partagée de ces trois territoires insulaires de s'unir afin que l'article 174 du Traité de Fonctionnement sur l'Union européenne, qui régit l'insularité, ne reste pas lettre morte mais devienne opérationnel. ■ **PMP**

### LE PRÉLÈVEMENT À LA SOURCE CHAMBOULE LES PRÉVISIONS DE VACANCES

Selon une enquête OpinionWay pour Homair Campings Villages, l'arbitrage des dépenses se fera au détriment des vacances pour plus de 35% des Français.



Les chiffres de la semaine

# 59 %

des consommations énergétiques d'un foyer proviennent du chauffage, indique l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ; pour autant, 15% des ménages affirment avoir froid l'hiver 3 millions de ménages modestes consacrent plus de 8% de leurs revenus à se chauffer.

Les chiffres de la semaine

# 3

@robases et une mention spéciale «solidarités numériques» décernées à la Communauté d'agglomération de Bastia par l'association Villes Internet, à l'occasion du Congrès national des élus au numérique organisé à la Grande Arche de La Défense les 29 et 30 janvier.

Les chiffres de la semaine

# 70 %

des jeunes disent vouloir apprendre à parler ou mieux parler le corse, selon une enquête réalisée par le service Informazione ghjuventù de la Collectivité de Corse auprès de 1103 jeunes. Dont 34% qui estiment avoir besoin de cours pour apprendre le corse et 23% qui disent vouloir le pratiquer davantage.

## La bête réflexion humaine

**M**atrix, Terminator pour les cinéphiles, Big brother ou l'État mondial pour les bibliophiles... l'intelligence artificielle (l'IA) a toujours suscité engouements, peurs ou interrogations. C'est l'un des thèmes des essais et articles qui paraissent actuellement et des nombreux débats qui animent les discussions médiatiques. L'IA, un Graal pour ceux qui la considère comme une possibilité d'aide dans les tâches quotidiennes, ou pour vaincre maladies voire éloigner les frontières de notre propre mort. L'IA synonyme d'anéantissement de l'homme pour ceux qui imaginent notre avenir sombre et dystopique. Bref, de quoi encore alimenter nos angoisses et nos rêves au présent.

Pour l'instant, le règne de l'IA relève encore du mythe dans un monde où l'inintelligence souvent sincère et parfois touchante caractérise l'humain.

Prenons pour exemple, un échantillon de phrases interrogatives trouvé dans le questionnaire de ce qui deviendra la réflexion collective du Grand débat national engagé par le gouvernement actuel: serait-il souhaitable de réduire le nombre de parlementaires, revoir le fonctionnement et la formation de l'administration ou prendre en compte le vote blanc? Entre nous, ces questions sont-elles, pour leurs auteurs, l'aboutissement d'une réflexion artificielle ou celui d'une pensée réelle? Car qui peut au vu des demandes exprimées dans la rue ou plus silencieusement dans chaque foyer, imaginer qu'une majorité de contributeurs réponde par la négative alors que ces revendications existent, avec ou sans gilet, depuis quelques décennies? Rassurons-nous, il faudra encore quelques années pour que les futurs HAL 9000 ou R2D2 acquièrent cette singulière capacité humaine à s'interroger sur des évidences. Jugeront-ils nécessaire de se mettre en marche pour répondre à ce type de questions fermées dont l'intérêt semble être artificiel? L'avenir nous le dira. ■ **Dominique PIETRI**

**IL FALLAIT LE DIRE** « Nous avons fait un choix de responsabilité (...) Fermement opposé.e.s à l'interdiction administrative de manifester, nous n'avons pas voté cette proposition de loi »

ont déclaré, dans un communiqué commun, **16 des 50 députés de LREM** qui se sont absentés, le 4 février lors du vote concernant la proposition de loi dite «anti-casseurs». Ainsi donc, dans le nouveau monde, manifester son opposition de manière ferme et responsable consiste à rester muet, les bras ballants. D'aucuns ont voulu voir dans cette passivité les frémissements d'une fronde. Dans ce cas, la preuve est faite qu'il est vain de vouloir confectonner une fronde digne de ce nom avec des lacets de godillots. ■ **EM**

H U M E U R

## EN LIBERTÉ L'AIRE DE LA BÊTISE

**Tempête dans un verre d'eau saumâtre!** Alexis Corbière, député FI, s'est plaint d'avoir été insulté par une consœur: Véronique Riotton élue de LREM. Les faits eurent pour cadre l'Assemblée Nationale, le 29 janvier, à l'occasion d'un débat sur la loi anti-casseurs. Corbière s'était mis en demeure de dénoncer une «*dérive autoritaire*» de l'État. Ayant délaissé le cheptel macronien, dame Riotton, dotée d'un indéniable esprit d'initiative, est venue se tanquer à deux pas d'Alexis en plein speech et là, debout, bras croisés sur la poitrine, elle a clamé à l'intention de l'orateur: «*Mais qu'est-ce que vous pouvez dire comme conneries!*»

«*M'sieu! Véro, elle fait rien que d'm'embêter!*» a cafté en direction du Perchoir Alex ainsi elbédisé\* en plein vol. Et, accusé de débiter des conneries plus souvent qu'à son tour, Corbière, bouchonné à la façon d'un cru du même nom relégué dans une souillarde, s'est en trouvé tout insulté, le cher homme. Choqué comme une lady de l'ère victorienne égarée de son plein gré dans une vespasienne de l'Île Saint-Louis. Incontestablement, spectateurs et téléspectateurs venaient d'être témoins d'un grand moment de débat démocratique: croquis pris sur le vif; scénette d'un néo Opéra de quat'sous, le talent de Brecht en moins. Cela dit, compte tenu de tout ce qui peut s'entendre au Palais Bourbon, affirmer à haute voix qu'un confrère vient de larguer une connerie, est-ce insulter le susdit? Si Véronique, adepte du mot connerie (peut-être d'usage anodin dans son ménage), avait dans cette passe parlé d'insanités, Corbière se serait-il senti encensé? Du reste, dans la mesure où l'auteur en assume la responsabilité, la parole de tout député n'est-elle pas libre? Tout au plus peut-on déplorer l'attitude théâtrale de Mme Riotton dans la façon de souligner ce qui, de son avis, était une bêtise. Dans la vie, lorsqu'un sphincter anal indolent ou dépassé par les événements laisse échapper un vent, la bienséance commande aux témoins de s'abstenir d'en souligner à hauts cris l'incongruité. Simple question d'humilité: ne sommes-nous tous pas qu'à peu près en toutes choses? Il n'en demeure pas moins que l'Assemblée, pour éviter ce genre d'incident (nous ne parlons pas ici des vents incongrus) ne pourra plus faire l'économie d'un débat ayant pour but de fixer les confins de la connerie au sein du Palais Bourbon. Vaste programme! Toutefois, nous ne saurions trop recommander à nos représentants d'œuvrer avec mesure. Il faut se garder de vouloir étrangler la bêtise des hommes. Les risques d'auto-strangulation seraient beaucoup trop grands ■ **Paulu Santu MUSÈ-PUGLIESI**

\**Frappé par un projectile de LBD. Il est [paraît-il] permis de faire des bâtards à la langue française à condition qu'ils soient beaux. Étant l'auteur de ce néologisme, j'ai décidé dans mon orgueil de père que c'était un bô petit!*

JEAN-PIERRE CASTELLANI

# CORSES DE LA DIASPORA: PARTIR... REVENIR

**Être d'ailleurs et s'enrichir de l'autre tout en restant soi et afficher sa singularité, voilà la particularité des diasporas.**

**Professeur des universités, vice-président de la Société internationale d'études yourcenariennes, Jean-Pierre Castellani a recueilli le témoignage de 17 Corses qui vivent à l'étranger et affirment qu'on peut vivre là-bas et rester profondément attaché à cet ici, terre des origines, de l'enfance et du retour possible.**

*Propos recueillis par Dominique PIETRI*

## **Pourquoi ce recueil, Corses de la Diaspora?**

Ce livre fait partie d'un cycle d'ouvrages commencé en 2010 et consacré à la Corse, sa mémoire, sa représentation. Après *L'enfance Corse*, *Mémoire(s) de Corse*, *Les utopies insulaires: la Corse - Portrait de Corse*, est née l'idée de donner la parole aux Corses de la diaspora. Mais contrairement aux précédents ouvrages, cette parole est celle d'anonymes ayant vécu ou vivant une expérience prolongée à l'étranger.

## **Comment définir la diaspora?**

Définir une diaspora est quelque chose de complexe et d'ambigu parce que le simple mot recouvre de très nombreuses définitions. Au sens propre, diaspora signifie dispersion d'une population. Michel Bruneau\* montre le glissement sémantique de ce mot - emprunté au vocabulaire religieux des Juifs hellénophones d'Égypte dans le texte de la Bible des Septante - vers une notion plus large. Il y a la diaspora par contrainte,

\*Directeur d'étude émérite au CNRS, Université de Bordeaux

qui concerne ceux qui sont obligés de partir de leur pays pour des raisons politiques, économiques; et la diaspora de choix, qui est celle des Corses. Tous ceux qui partent le font pour un vivre-mieux, un travail, même s'il y a aussi le goût de l'aventure, mais la diaspora corse a la particularité d'être insulaire. Je m'explique: quand on habite une île, la mer nous regarde, nous fascine, nous fait peur mais nous avons l'envie d'aller au-delà de l'horizon, de prendre le bateau. L'insularité provoque à mon avis l'utopie, ce désir de créer ailleurs quelque chose de mieux. Et ce qui est assez significatif dans ce recueil, c'est de s'apercevoir que plusieurs auteurs sont partis vivre sur une autre île, que ce soit Mayotte, Taïwan, le Japon.

**Avez-vous interrogé ces auteurs sur leur choix de vivre sur une autre île?**  
Non, mais en y réfléchissant aujourd'hui, peut-être aurais-je dû le faire. Il n'y a pas de hasard, même si cela relève certainement d'un choix inconscient.



## « Pourquoi ne pas envisager, par exemple, une prime d'installation pour ceux qui reviennent développer un projet entrepreneurial ? »

### **La diaspora est-elle synonyme de communautarisme, d'entre-soi ?**

C'est le propre de toute diaspora de retrouver à l'extérieur un petit peu de ses origines, de soi. Après, je le répète il faut bien définir ce mot diaspora. Les diasporas historiques n'ont rien à voir avec celles d'aujourd'hui. Je suis convaincu que la diaspora corse moderne évolue de manière parallèle avec l'évolution sociale, économique de la Corse. Je l'appelle la diaspora aller/retour. Avant, ceux qui partaient, prenaient un billet sans certitude de revenir un jour ici. Maintenant, ils partent des fois très loin avec la volonté d'avoir ce billet retour. Le développement économique de la Corse, l'évolution des moyens de communication et de transport font que cette diaspora, très économique, sociale et artistique, part sans réellement s'éloigner et s'isoler. C'est une vraie richesse.

### **Que sème cette diaspora de sa propre culture ?**

Celui qui part transplante forcément ailleurs une part de ses racines. La notion d'attachement à la terre est très présente dans les textes de ce recueil. Et plus spécifiquement celui de l'attachement au village. Quand deux Parisiens se rencontrent à New-York, ils ne se demandent pas de quel village ils sont. Alors que c'est la première question que se posent deux Corses lorsqu'ils se retrouvent, même au fin fond du monde.

### **Comment êtes-vous arrivé à obtenir ces témoignages écrits ?**

Dans un premier temps, j'ai élaboré un questionnaire que j'ai envoyé à de nombreux Corses à l'étranger. C'était un choix éditorial, peut-être discutable, mais assumé. J'ai obtenu 17 témoignages, en plus des textes de Michel Bruneau, spécialiste de la diaspora, et d'Edmond Simeoni, qui a toujours lutté pour la reconnaissance de la diaspora corse. Ces 17 récits à la forme littéraire portent aussi en eux un peu d'anthropologie. Ils nous informent sur la manière dont ces Corses ont été ou sont perçus par les habitants des pays, d'accueil; sur les jugements ou la connaissance de la Corse. Par exemple, Corinne Massoni qui vit à Tokyo apporte un éclairage étonnant sur les similitudes de conception de la famille au Japon et en Corse ou entre le taoïsme et la société agropastorale.

### **Qu'est-ce qui vous a touché, dans ces textes ?**

Avec *Portrait de Corses*, j'avais eu des émotions physiques parce que les entretiens étaient directs. Cette fois, tout s'est fait par courrier, donc mon rapport à ces récits est plus intellectuel. Par contre, ce qui m'a touché, c'est ce lien viscéral à la Corse, qui n'est pas du tout idéalisant, qui peut se faire critique sur de nombreux points même si le regard se veut toujours bienveillant.

### **Qu'est-ce qui unit les Corses de la diaspora à ceux d'ici ?**

Ce qui les unit, c'est cet attachement au territoire. Ce lien est profond, parce qu'il y est fait de cette mémoire de l'enfance qui s'est construite ici, même si tous les auteurs ne sont pas nés en Corse. C'est le cas par exemple de Jean-Jacques Beucler, pour qui, comme il le dit, la Corse ne lui a pas été donnée à la naissance. Il est arrivé à Ajaccio à l'âge de 5 ans et y a vécu jusqu'à ses 14 ans, avant de repartir avec ses parents à

Montpellier. Aujourd'hui, il est directeur de l'Institut français d'Alger où il a organisé en juin dernier une semaine corse, avec des conférences, des projections et un récital du trio polyphonique féminin Soledonna. Il a voyagé dans le monde entier mais chaque fois qu'il m'écrit, il me dit « je rentre ». Pour lui, il ne s'agit pas de rentrer à Montpellier mais en Corse, là où il a construit sa maison et certainement là où il finira sa vie.

### **Comment ces Corses de la diaspora observent-ils la terre de leurs origines, de leur enfance ?**

Ils la voient bouger, se développer culturellement. Pour forcer le trait, ils ne se sentent plus les simples ambassadeurs de Tino Rossi ou de Napoléon. En même temps, ils sont conscients des difficultés économiques actuelles. L'idéal serait que ces Corses de la diaspora reviennent enrichis de leur expérience pour créer ici. Pourquoi ne pas envisager, par exemple, une prime d'installation pour ceux qui reviennent développer un projet entrepreneurial ?

### **Dans votre avant-propos, vous citez le philosophe Gilles Deleuze: « un territoire ne vaut que s'il est quitté ». Pensez-vous qu'il faudrait encourager la déterritorialisation et la re-territorialisation ?**

Oui. Proposer un aller et aider au retour. Encourager à aller voir ailleurs ce qui se fait et encourager financièrement un retour pour que ces Corses de la diaspora participent au développement de l'île.

### **Vous dites aussi que « la réunion de ces différents textes donne corps à un bloc original qui peut être une référence pour tous ceux qui essaient de comprendre et se représenter la Corse et son histoire récente ». C'est-à-dire ?**

Plusieurs de ces auteurs travaillent en Corse. Par exemple, Catherine Zimmer-Lorenzi, claveciniste, qui nous transmet la correspondance de son arrière-grand-mère Josefina avec ses enfants installés en Corse et au Venezuela, vit aujourd'hui ici. Annette Francioni, qui a suivi son père en Chine, vit à Bastia... En créant aujourd'hui en Corse, elles nous montrent un possible chemin.

### **« Il faut toujours un coup de folie pour bâtir un destin » écrit Marguerite Yourcenar dans *Les yeux ouverts*. Quel a été votre coup de folie pour bâtir votre destin ?**

Marguerite Yourcenar était une nomade, une femme libre qui a choisi de partir en 1939 parce qu'elle refusait l'occupation allemande. C'est le hasard qui m'a fait rencontrer avec passion son œuvre. Mais contrairement à elle, moi je n'ai pas choisi de partir. Ce sont mes parents qui m'ont emmené dans leurs bagages pour l'Algérie. Et j'ai encore moins choisi mon retour en 1962. J'ai forcément appris et je me suis enrichi intellectuellement et culturellement, mais c'est un autre récit dont le résumé serait: quand je suis sur le continent, je travaille, quand je retourne en Algérie, mes émotions sont proustiennes et quand je rentre à Ajaccio, je respire. ■

*Savoir +: Corses de la diaspora - textes inédits recueillis et coordonnés par Jean-Pierre Castellani - Édition du Scudo.*

« Quand je suis sur le continent, je travaille, quand je retourne en Algérie, mes émotions sont proustiennes et quand je rentre à Ajaccio, je respire. »

## Scappinu

En l'absence de leurs pères, bourgeois aisés et soucieux de voir leurs enfants tenir ce rang, Octave, fils d'Argante, s'est épris de Hyacinthe, une jeune fille pauvre, et l'a épousée, tandis que son ami Léandre est tombé amoureux d'une jeune bohémienne, Zerbinette. Or à son retour, Argante entend marier au plus tôt Octave à la fille de Géronte. Désespéré, le jeune homme va chercher conseils et secours auprès de Scapin, le rusé valet de son ami Léandre. Avec *Les fourberies de Scapin*, comédie en 3 actes très imprégnée de commedia dell'arte, Molière s'éloignait des œuvres écrites pour divertir le roi et la cour pour revenir à un théâtre qui s'adresse au grand public. À sa création, en 1671, au théâtre du Palais Royal, la pièce fut jugée trop «populo», trop caricaturale, par certains beaux esprits, dont Boileau. Mais c'est peut-être bien ce côté populaire qui a su séduire Guy Cimino [qui signe l'adaptation du texte en langue corse] comme Christian Bujéau et Jean-Pierre Lanfranchi qui en ont assuré la mise en scène pour la compagnie Unità Teatrale. De fait, dit Jean-Pierre Lanfranchi, il y avait comme une envie de «*revenir aux fondamentaux, à l'espièglerie, à la magagne, à cette espèce de joie incompressible de vivre avec frénésie ce que l'existence peut nous apporter. Qui de mieux placé que Molière pour cette aventure? quel personnage pourrait personnifier mieux que Scapin cette légèreté? [...] Oui Scapin est le produit d'une société qui veut s'amuser, se remettre en question par le rire et la dérision, par la malice et l'intelligence*». Clin d'œil à Molière et à son époque, les metteurs en scène ont voulu que les rôles de Léandre, Hyacinthe, Octave et Zerbinette soient interprétés par des adolescents, plus en rapport avec l'âge des jeunes gens du XVII<sup>e</sup> siècle. La pièce est surtitrée en français.

Le 8 février, 20h30. Salle Cardiccia, Migliacciaru/Prunelli di Fium'Orbu. ☎ 04 95 56 26 67 & [www.centreculturelanima.fr](http://www.centreculturelanima.fr)

Le 9 février, 21h, L'Aghja, Ajaccio. ☎ 04 95 20 41 15 & [www.aghja.com](http://www.aghja.com)

Le 12 février, 20h30. Centre culturel Alb'Oru. ☎ 04 95 47 47 00 & [www.bastia.corsica](http://www.bastia.corsica)



## Boléro

C'est en 1928 que Maurice Ravel compose son *Boléro*, à la demande d'une ballerine russe, Ida Rubinstein. Cette même année, le ballet est créé à l'Opéra Garnier, dans une chorégraphie de Bronislava Nijinska, sœur de Nijinski. Déjà, il met en scène une femme, dansant sur une table, entourée d'hommes. Une trentaine d'années plus tard, Maurice Béjart revisite ce ballet pour en offrir une version plus contemporaine, en plaçant la danseuse grecque Duska Sifnios au centre d'un cercle, à même le sol, cernée par 40 danseurs. Par la suite, il abandonne le cercle pour reprendre l'idée de la table, sur laquelle il invitera la danseuse étoile du Bolchoï Maïa Plissetskaïa. Puis en 1979, Béjart décide d'inverser les rôles: il remplace les danseurs par des danseuses et la soliste par un soliste: Jorge Donn. Entré à 15 ans au Conservatoire national supérieur de danse de Paris puis à 17 ans à l'École de danse de l'Opéra de Paris, le danseur et chorégraphe François Maudit a travaillé durant 4 ans au côté de Maurice Béjart qui l'avait intégré à sa compagnie en 2003, il fut notamment le soliste de *L'Oiseau de feu* et de *Dionysos*, et a également eu l'occasion de se produire dans le *Boléro*. En 2006, à Caen, il a fondé sa propre compagnie, pour laquelle il a créé une soixantaine de ballets. Dont, en 2015, une nouvelle version du *Boléro* qui rompt avec la table et le cercle mythiques et ambitionne d'abord de mettre en lumière «*l'exultation des corps si chère à l'énergie de la troupe*». Le spectacle *Boléro tour* comprend par ailleurs 4 autres ballets inscrits au répertoire de la compagnie.

Le 13 février, 20h30. Espace Diamant, Ajaccio. ☎ 04 95 50 40 80 & [espace-diamant.ajaccio.fr](http://espace-diamant.ajaccio.fr)



## A Filetta: 40 anni!

En 1978, de très jeunes gens – parfois adolescents – entreprenaient de contribuer à la sauvegarde d'un patrimoine oral alors en plein déclin... Ainsi naissait le groupe A Filetta. Si la musique est une traversée, la leur a été longue (et n'est fort heureusement pas terminée), «*parfois sinueuse mais jalonnée de découvertes et de rencontres exceptionnelles*»... Au fil des ans, le groupe a su maintenir son cap initial, non en figeant une tradition, mais au contraire, fort d'une identité qui n'a pas besoin d'être affirmée pour exister, en faisant fructifier son héritage, en lui ouvrant de nouveaux horizons et en ne craignant jamais la rencontre ou la confrontation avec d'autres cultures. Ses membres ont donc multiplié les expériences – découverte d'autres territoires et d'autres disciplines, collaboration avec d'autres artistes (interprètes, compositeurs, metteurs en scène, chorégraphes). Le répertoire aujourd'hui produit par ce sextuor vocal est un fidèle reflet de ce qu'est, depuis ses débuts, sa démarche: les chants sacrés y côtoient les chants profanes aux influences diverses, les bandes originales de films, (en collaboration avec le compositeur Bruno Coulais), des interprétations ou des compositions pour des chorégraphes de Sidi Larbi Cherkaoui, des extraits du chœur d'une tragédie antique ou encore des pièces issues d'un requiem commandé par le festival de Saint-Denis. C'est entourés de jeunes musiciens que les chanteurs de A Filetta ont choisi de fêter les plus de 40 ans de ce qui est bien plus qu'une carrière, pour restituer au public de larges extraits de son répertoire. À Bastia, cet anniversaire se prolongera le 22 février, au centre culturel Alb'Oru, par le spectacle *Tante voce, una via*: A Filetta recevra la cantatrice libanaise Fadia Tomb El-Hage et les chanteuses de l'ensemble vocal bulgare Eva Quartet.

Le 15 février 2019, 20h30 Théâtre municipal de Bastia ☎ 04 95 34 98 00 & [www.bastia.corsica](http://www.bastia.corsica)

Le 16 février, 21h. L'Aghja, Ajaccio. ☎ 04 95 20 41 15 & [www.corsebilet.co](http://www.corsebilet.co)



1978 - 2018

40  
ANNI

# a filetta

*Bastia Aiacciu*



**Bastia, le 15 février à 20h30** Teatru municipale

Billetterie : Tél : 04 95 34 98 00 / [www.bastia.corsica](http://www.bastia.corsica)

**Aiacciu, le 16 février à 21h00** A Fabbrica (L'aghja)

Billetterie : Tél : 04 95 20 41 15 / [www.corsebillet.com](http://www.corsebillet.com)

photographie : Armand Luciani - graphisme : Thierry Leccio-Gruaist - licence n°2-1032096

# Les Rendez-vous du Numérique

**Créateurs, dirigeants de TPE ou PME, professionnels du tourisme, ces rendez-vous sont faits pour vous !**

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud, avec le soutien de l'Adec, vous accompagne dans vos projets numériques au travers d'un dispositif complet :

## 2 ateliers interactifs

- > Réalisez le cahier des charges pour la création de votre site internet.
- > Comment accroître la performance de son site et générer du trafic ?

**Ajaccio**

**11 et 18 février**

**9h30 - 12h  
Palais des  
Congrès**

**Porto  
Vecchio**

**11 et 18 mars**

**9h30 - 12h  
Gare  
maritime**

## Diagnostics personnalisés

Faites le point sur vos outils numériques, développez vos projets et bénéficiez d'un regard expert et objectif sur vos pratiques.



Inscriptions et informations  
sur les modalités de  
participation auprès de votre référent :  
Julie Fernandez - 04 95 51 55 55  
[julie.fernandez@sudcorse.cci.fr](mailto:julie.fernandez@sudcorse.cci.fr)

