

Port de Bastia, une urgence politique à sortir la tête de l'eau

Après dix-sept ans de questionnement et un mille-feuille d'études se chiffrant à plus de 5 M€ dont 1 M€ de débat public, il faut faire un choix. L'Assemblée réunie sur le pont en est d'accord. Mais avec des arguments différents

Il s'agit désormais de trancher pour en finir avec ce serpent de mer, qu'est le dossier du port de Bastia. Un dossier devenu paradoxalement aussi obscur qu'improbable alors que depuis près de deux décennies, le sujet emplit études, avis, consultations, concertations, lit options. Des options qui se sont enrichies, diversifiées, adaptées, ont parfois viré de bord au fil des ans, des courants politiques, des mandatures.

Ce dossier-là n'est pas anodin, Gilles Simeoni, le président de l'Exécutif, le sait bien qui s'est chargé de présenter le rapport, hier, en session.

C'est même le type de dossier par excellence qui peut donner des sueurs froides vu les enjeux économiques, environnementaux, sociétaux, et évidemment politiques qu'il sous-tend. Une erreur d'aiguillage (on se souvient des AMG 800), un pas en arrière (un texte Padduc retiré de l'ordre du jour) et ce sont autant de boulets qu'on traîne ensuite.

Il fallait donc choisir les mots pour évoquer le rapport 239 dont la longueur de l'intitulé - renouvellement des infrastructures portuaires de Bastia - point sur l'état de la procédure et proposition de méthode et de calendrier - scandait de façon mimétique la sinuosité de la navigation depuis dix-sept ans.

Ce défi, le président Simeoni l'a relevé. Ce fut long, mais précis dans le propos.

Un cap, des rames ou des voiles

"Que proposons-nous ? Option 1, maintenir l'actuel du site actuel (avec deux variantes), option 2, dite de la Carbonite, option 3, une option alternative dite Portu Novu (celle que défend l'Exécutif, ndr). Les trois options pré-



Après examen des amendements, le rapport engageant l'avenir du port de Bastia a été adopté avec les voix de la majorité plus celle de Pierre Ghionga, le groupe Orsucci s'est abstenu. Non-participation des deux groupes de droite (moins Pierre Ghionga).

PHOTO: FRANK BAGLIZI

sentent avantages et inconvénients."

Ces avantages et inconvénients, Gilles Simeoni les a détaillés, tout en traçant un cadre plus large : "En arrière-plan, il y a une vision politique, bien sûr, car nous aurons à décider de ce que seront ces futures infrastructures portuaires, de quelle manière elles s'inscrivent dans une vision économique globale ainsi que dans une vision non moins globale des transports internes et externes. À la clé, l'intégration des évolutions survenues au fil des ans. Il faudra, en outre, s'assurer que nous conservons la maîtrise des ports. Au-delà, je veux réaffirmer que toutes les options seront examinées, sachant que nous avons une certitude : à la question doit-on installer de nouvelles infrastructures, la réponse est oui, notamment au regard des notions de sécurité et d'exigence."

Avancer vite et bien, c'est le cap, dit encore le patron de l'Exécutif qui insiste sur un dernier point, "le port devra être, quoi qu'il en soit, un

éco-port" avant d'exposer méthode et calendrier. Un retard qu'il est demandé aux conseillers d'approuver un programme d'études pour un coût global de 1,4 M€, études qui concernent les options "extension du site actuel" et "Portu Novu", tout en continuant la poursuite du programme d'études déjà prévu pour l'option Carbonite. Côté calendrier, le choix du site maritime devrait intervenir en mai 2020 pour une mise en service en 2025/2026.

Port de Corse d'abord

Place au débat. Si Stéphanie Grimaldi, (la Corse dans la République), partage un certain nombre de points de la présentation et confirme que le dossier est "éminemment politique avec un choix très fort, celui d'un port international qui ne sera pas le port de Bastia mais le port de Corse. À ce titre, je reste persuadée qu'il faut décroiser Bastia et le port, donc pour moi, il ne s'agira pas de retenir l'option 1 et 3". On l'a

compris, la conseillère de droite privilégie l'option Carbonite.

À droite toujours, pour le groupe Per l'Avvenire, Jean-Louis Delpoux assure qu'"il ne reste plus que l'option de réalisation d'un port au sud de la citadelle de Bastia qui primum, que ce soit l'option Carbonite ou l'option Portu Novu".

Il accompagne sa prise de parole par une requête, "qu'une demande formelle soit adressée à la commission nationale du débat public pour connaître la position de cette dernière sur la nécessité de reconduire un débat public malgré effectivement sa caducité depuis le 10 juillet 2015. L'organisation d'un tel débat nécessiterait une durée de l'ordre d'une année et demi avec un coût qui avoisine le million d'euros".

La montre tourne

François Orlandi - rappelant que le groupe est opposé aux études sur l'extension du bassin Saint Nicolas - pour le groupe Andà per dumane, estime, lui que le port "fonctionne aujourd'hui dans des conditions dégradées. Le moindre accident pourrait avoir des incidences graves. Je ne voudrais pas que la démarche actuelle soit une manière de gagner du temps. Il y a nécessité d'arrêter un projet au bénéfice de la Corse".

Du côté de la majorité, les interlocuteurs qui se sont succédés au nom de Femu a Corsica ont salué, sans surprise, le rapport du président de l'Exécutif.

Sans surprise également, le groupe Corsica Libera qui avait tenu une conférence de presse la veille a réitéré, par la voix de Petr'Anto Torsani, le souhait que la "proposition d'agrandissement du port actuel par une extension de la digue de 250 mètres en direction sud-est soit intégrée au

rapport et examinée, avec les mêmes chances que les autres. Nous croyons en ce projet et sommes convaincus qu'il a gagné en pertinence depuis 2007. Nous avons la conviction que les projets condamnés par avance, airtchiques, sont les projets surdimensionnés du type Carbonite. L'avenir nous le dira très vite."

Dans le bon ordre

Autre intervenante pour le groupe, Rosa Prosperi a enfoncé le clou : "Ce projet ne relève ni d'une attitude dogmatique ni d'un entêtement forcé. Nous avons toujours considéré que l'on ne construisait pas un port et après la politique des transports mais qu'il fallait d'abord construire une politique de transport et ensuite décider de quelles infrastructures nous avons éventuellement besoin."

La conseillère Corsica Libera demande ce que les projets de la phase 0 (retenus/éliminés) soient réexaminés. Ce qui fera l'objet d'un amendement.

Reste une question, que formule à haute voix le président du groupe Per l'Avvenire, Jean-Martin Mondoloni au moment de la présentation des amendements de son groupe : "On se demande quand viendra l'heure des choix. Il y aura toujours des évolutions de toute nature et dans quinze ans, on pourra toujours justifier de nouvelles études pour de nouveaux choix."

Gilles Simeoni, lui, est convaincu que "le seul moyen pour qu'une option soit acceptée, c'est qu'elle ait été débattue et ne souffre aucune contestation".

D'ici 2026, de l'eau va en tout cas couler sous les ponts. On verra alors si le dossier a enfin réussi à émerger ou s'il a coulé corps et âme.

ANNE-C. CHABANON



Stéphanie Grimaldi.



François Orlandi.



Rosa Prosperi.