

Des études géotechniques pour définir « le port de demain »

Des opérations de forage à plus de 40 mètres de profondeur sont réalisées depuis l'année dernière pour étudier les coûts et le dimensionnement des différents futurs ouvrages portuaires de Bastia. Reste à choisir le projet. Le portu novu tient la corde...



Gilles Simeoni, président de la CDC, entouré de Stéphane Venturini, vice-président de la CCI (à sa droite), « ne veut écarter aucun projet. »

Rien n'est décidé, tout est étudié. Le message des services de la Collectivité de Corse (CDC) résume la position technique des acteurs du dossier. Même si les politiques ont déjà en partie tranché sur le sujet. Hier, dernier jour des études indispensables pour « dimensionner » le nouvel ouvrage portuaire de la ville de Bastia et acter le montant financier des travaux, Gilles Simeoni, président de la CDC, reprecise sa vision des choses devant la presse : « Nous avons trois scénarii que j'ai entendu soumettre à des études poussées, qui vont permettre aux décideurs politiques de faire un choix. » Le nationaliste liste les différentes options : « Le premier projet se divise en deux points. Il s'agit de renouveler les infrastructures portuaires dans le centre du port de commerce en doublant le bassin Saint Nicolas ou en allongeant la digue. Le second projet est le port de la carbonite que j'écarte parce qu'il est surdimensionné et ne convient pas. Mais à partir du moment où on a décidé de sélectionner l'ensemble des scénarii, on étudie tout. Le dernier projet c'est portu novu. C'est un éco port plus réduit, qui intègre 300 mètres supplémentaires par rapport à la plage de l'Arinella que nous voulons conserver. Il ne peut y avoir d'avenir pour une ville portuaire sans vocation balnéaire. »

Des forages à 40 mètres de profondeur

Au moment où il prononce ces phrases, l'autonomiste se tient sur la barge installée en mer pour réaliser des sondages géotechniques sous-marins. Les équipes de techniciens effectuent les derniers travaux, qui vont boucler l'étude, au niveau de l'Arinella. Les ingénieurs sont sur le pont depuis octobre 2019, via cette plateforme : « Actuellement, nous réalisons des essais de moins de 20 mètres de profondeur, explique Alain Touzet, ingénieur portuaire pour la CDC. L'opération s'est déroulée sur 1 500 mètres linéaires. Au début, nous étions à plus de 40 mètres de profondeur. » Ces travaux représentent 2,2 millions d'euros financés à 45 % par l'État, 35 % par la CCI (chambre de commerce et d'industrie) et 25 % par la collectivité de Corse (CDC). « Ce sont des opérations destructives, ajoute Benoît Montini, directeur des transports et de la mobilité au sein de la CDC. Nous forons le sol et complétons par une investigation qui définit la nature des sols. Il s'agit de mesurer leurs stabilités. En fonction de ces résultats, le coût des constructions peut varier de 15 à 20 %. Cela représente un écart de 50 à 70 millions d'euros. On pourrait se passer de ce programme. Mais il faut pouvoir dimensionner les ouvrages et

éviter les incertitudes au niveau des montants financiers. »

« Les questions environnementales sont prioritaires »

Une fois ces actions réalisées, deux mois sont nécessaires pour analyser toutes ces données avant que la sphère politique ne décide. La décision pourrait intervenir avant la fin de l'année. « Ça avance, malgré le fait d'entendre que le projet du port est arrêté, avance Stéphane Venturini, vice-président de la CCI en charge de la concession portuaire. Nous en avons besoin pour exporter et s'ouvrir sur le monde. Maintenant il faut choisir l'éco-port de demain qui va être mis au débat. En attendant il faut continuer à avancer. » La suite est dans les mains des politiques. Un sujet sur lequel ces derniers butent depuis des années. Avec à chaque fois le même scénario. Dix ans en arrière, la phase d'étude passée, les oppositions politiques avaient

enterré le projet : « À l'époque les études se faisaient surtout une notion économique, se souvient Benoît Montini. À présent, les questions environnementales sont prioritaires. Le développement durable est pris en compte. Et le portu novu passe toutes les autorisations. »

La plage de l'Arinella engraisée dans les deux scénarios

Le point d'accroche entre les indépendantistes de Corsica Libera, farouchement opposés au port de la Carbonite et les autonomistes de Femu a Corsica, partisans d'un entre-deux, se situe à ce niveau. Face aux micros, Gilles Simeoni joue la carte verte et vante les mérites de son portu novu « qui permet de conserver la plage de l'Arinella ». Pourtant, selon nos informations, une étude commandée par la CDC indique que dans les deux cas de figure, la plage ne sera pas impactée. Elle devrait même être engraisée

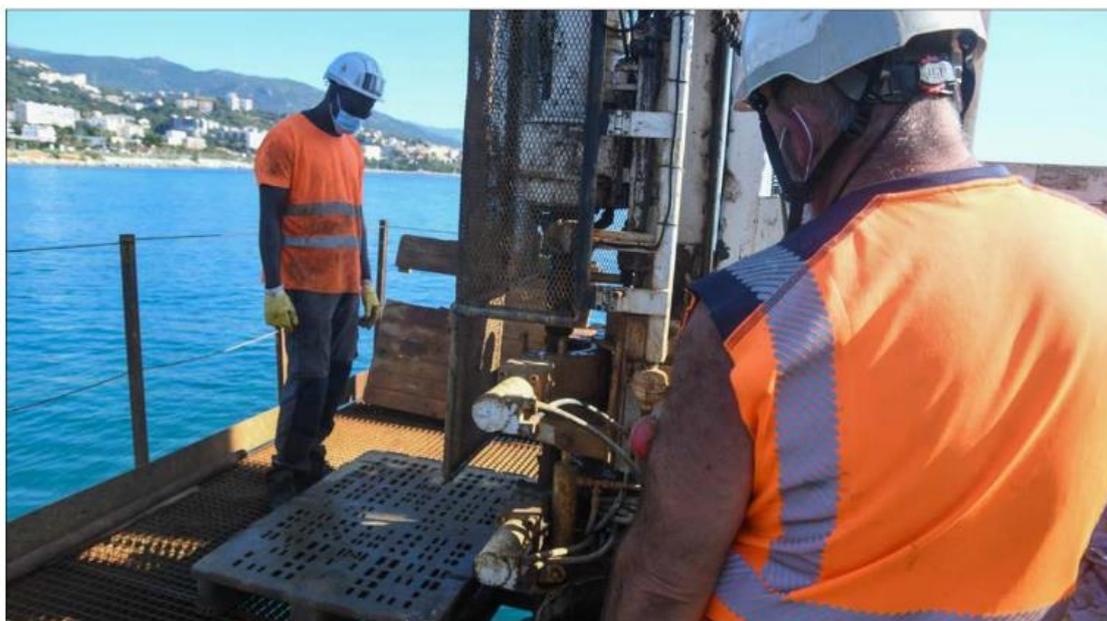


La barge est située à quelques centaines de mètres de la plage de l'Arinella.

au niveau de sa surface. Un sujet sur lequel le président de la CDC botte en touche : « Quoi qu'il en soit, 45 hectares de posidonies sont impactés par le projet port de la carbonite alors que le portu novu n'en touche que 25... » Une chose

est sûre, cet ouvrage portuaire qui va considérablement changer la vie des Bastiais ne devrait pas voir le jour avant plusieurs années. À condition de trouver un consensus politique et économique...

ANTOINE GIANNINI



Des opérations de forage à plus de 40 mètres de profondeur ont été réalisées pour étudier les sols.

PHOTOS JONATHAN MARI