

CLUB DES ABONNÉS
corse-matin

REJOIGNEZ LE CLUB !

Abonnez-vous au ☎ **04.95.32.85.01**

Le Conseil d'Etat se penche sur l'île de Cavallo

La haute juridiction administrative a étudié un recours de la commune de Bonifacio, qui avait voté une modification de son Plan local d'urbanisme, ouvrant la voie à de nouvelles constructions sur l'île

L'île de Cavallo, au large de Bonifacio, est un endroit qui fait rêver. Parce qu'elle fait partie intégrante des Lavezzi, mais surtout parce qu'elle est la seule à abriter quelques habitations. Une particularité qui lui vaut d'être aussi connue comme "l'île des milliaires".

Aussi, quand la commune de Bonifacio a profité de la révision de son plan local d'urbanisme (PLU), en 2013, pour y autoriser de nouvelles constructions, les réactions ne se sont pas fait attendre. Mais si l'intervention de l'association ABCDE (association Bonifacio pour comprendre et défendre l'environnement) était attendue, celles venues de sociétés privées l'étaient moins. Ce sont pourtant elles qui ont porté la charge contre la modification du PLU, au motif que celui-ci, s'il ouvrait la voie à de nouvelles constructions sur l'île, rendait en revanche certaines de leurs parcelles inconstructibles.

Zone Natura 2000

De cet imbroglio sont sorties deux décisions : l'une du tribunal administratif de Bastia, qui validait le PLU de la commune en juillet 2015, l'autre de la cour administrative d'appel de Marseille, qui l'annulait en septembre 2016. Le Conseil d'Etat, saisi fin juin par la commune de Bonifacio, va devoir trancher ce litige.



Cavallo est la seule île des Lavezzi à abriter des habitations.

/DOCUMENT CORSE-MATIN

La question essentielle porte depuis l'origine de la procédure sur la situation environnementale de Cavallo, qui est englobée dans une zone Natura 2000, "Îles Lavezzi / Bouches de Bonifacio" et entourée par le périmètre d'une seconde appelée "Plateau de Pertusato/Bonifacio et Îles Lavezzi". Or, la modification du PLU votée par le conseil

municipal de Bonifacio se heurte de plein fouet aux impératifs liés à ces zones Natura 2000.

Car si elle classe 45 % du territoire de l'île en zone inconstructible au titre des espaces remarquables, la délibération crée cependant la possibilité de rebâtir ou d'achever la construction d'une vingtaine de villas non habi-

tées, la réalisation d'un projet de 1 200 m² de surface de plancher et la possibilité d'édifier des constructions à usage technique et d'équipements collectifs, sportifs ou de loisir dans des zones naturelles. Autant de facteurs qui entraîneraient une augmentation conséquente de la population fréquentant l'île, avec des incidences trop fortes

pour une zone Natura 2000. La cour d'appel avait estimé que la modification du PLU ne pouvait être validée qu'après une enquête publique soutenue par une évaluation environnementale scrupuleuse.

Or, la commune n'avait pas pris cette précaution, se limitant à des considérations aussi vagues qu'imprécises et conduisant à la cour d'appel à qualifier la procédure d'"irrégulière". Même constat pour une autre incongruité de la délibération municipale, qui autorisait des constructions dans la fameuse "bande des 100 mètres" protégeant les rivages.

Le rapporteur public du Conseil d'Etat, rappelant que l'un des objets de la délibération était de redonner vie à un projet immobilier datant du milieu des années 70, abandonné et jamais achevé, a confirmé que l'absence d'étude environnementale digne de ce nom avait non seulement "nui à l'information du public" mais qu'elle avait également pu "exercer une influence sur le contenu de la décision finale de l'autorité administrative".

Il a donc confirmé en tout point la décision de la cour administrative d'appel de Marseille et a demandé aux juges de rejeter le pourvoi de la commune de Bonifacio. Réponse dans deux semaines environ.

AGENCE LOCALE DE PRESSE

Les grandes lignes du projet de "métro aérien" méditerranéen

Dans l'univers du trafic aérien, on pourrait appeler cela une escalade. Du côté de l'Office des transports, on présente plutôt la conférence de presse qui s'est tenue hier à Bastia comme un "point d'étape". À l'ordre du jour : une présentation de l'état d'avancement du programme *Isularia*, rendu public il y a quelques mois. Derrière cette appellation, un projet extrêmement ambitieux de "métro aérien" conduit conjointement par l'Exécutif de Corse et par ses homologues de six régions de l'arc méditerranéen : Toscane, Ligurie, Latium, Sardaigne, Catalogne et Balears.

Par "métro aérien", les élus désignent un ensemble de liaisons aériennes permettant de relier de manière quotidienne et constante neuf villes du bassin occidental : Bastia, Ajaccio, Cagliari, Olbia, Rome, Gênes, Pise, Barcelone et Majorque. "L'objectif de ce projet est de permettre un décloisonnement de ces différents territoires en créant un service public aérien fonctionnant toute l'année", résume Jean-Félix Ac-

quaviva, le président de l'Office des transports.

Entre 60 et 100 euros

Conçu comme un métro, cet ensemble de liaisons fonctionnerait selon un système de lignes à horaires fixes permettant un aller-retour dans la journée d'un bout à l'autre de chaque ligne. Exemple : la ligne B relierait Gênes à Cagliari en passant par Bastia, Ajaccio et Olbia. "Le choix des horaires permettrait également de ménager des correspondances avec d'autres destinations", explique Valéry Sawocik, de la société azurienne Nice Airport Management, désignée pour développer le programme. Depuis Pise, par exemple, on peut aisément rejoindre Doha ou Helsinki dans la journée.

Le dispositif est censé se déployer de manière progressive. Aux appareils de 20 places prévus pour la première année succéderont bientôt des avions d'une capacité plus importante : de 50 à 70 places. Et le nombre des liaisons augmenterait lui aussi pour qu'au moins dou-



L'Office des transports de Corse, en collaboration avec des régions italiennes et espagnoles, veut mettre en place un service public aérien transfrontalier reliant, entre elles, neuf villes du bassin méditerranéen occidental.

/PHOTO RAPHAEL POLETTI

blier en quatre ans. Le modèle à l'étude repose sur une politique de prix volontairement "modérée" : entre 60 et 100 euros l'aller simple.

Les sommes déboursées par les usagers étant insuffisantes, les promoteurs du projet ont imaginé un système de financement public.

"Le surplus sera pris en charge à 85 % par le programme européen de coopération transfrontalière Maritime, poursuit Jean-Félix Acquaviva. Les 15 % restant seront mutualisés entre les différentes régions partenaires."

Le feu vert de la commission

Pour obtenir ces financements, la maîtrise d'ouvrage est censée être confiée à un Groupement européen de coopération territoriale (GETC) - un organe regroupant

l'ensemble des régions partenaires. C'est cet organisme qui sera chargé de lancer l'appel d'offres à destination des compagnies aériennes intéressées.

Pour cela, il faudra tout d'abord obtenir l'aval de la commission européenne. C'est-à-dire démontrer que le programme de desserte aérienne imaginé pallie une carence de l'offre privée et qu'il y a donc un besoin de service public.

Il faudra également établir un cahier des charges susceptible de rendre le marché attractif pour d'éventuels opérateurs.

"Sur le papier c'est un projet formidable mais il faut encore l'adapter à la réalité", confirme Valéry Sawocik. Il va falloir encore que les compagnies aériennes valident le schéma que nous avons imaginé."

Avant d'arriver à destination, le projet *Isularia* a donc encore beaucoup de miles à parcourir. Optimiste, le président de l'Office des transports assure toutefois que sa mise en place pourrait intervenir fin 2018-début 2019.

PIERRE NEGREL