

REPONSE DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF

OBJET : Dossier du port de Bastia, Où en est-on?

Merci de me donner l'occasion de revenir sur ce dossier, un serpent de mer. Lorsque nous sommes arrivés aux responsabilités, si la question du port de la Carbonite était évoquée depuis longtemps, le dossier technique et technologique était lui, bien qu'il y ait eu une autorisation qui avait été très difficile à obtenir, extrêmement faible.

Nous avons mené pendant 4 ans des travaux d'analyse poussée. D'ailleurs, un des artisans principaux de ce travail était Frédéric Bailly, chargé de mission sur cette question spécifique du grand port. Frédéric Bailly, dont je salue la mémoire, puisqu'il a pris sa retraite il y a quelques mois et malheureusement, il vient d'être emporté par une cruelle maladie.

Pour vous répondre, nous avons aujourd'hui travaillé sur les différents scénarios possibles. Nous devons revenir devant l'Assemblée de Corse et nous devons également aller devant un débat public qui est impératif, dans tous les cas.

On peut penser effectivement aussi à un référendum local, même si j'y mets une réserve. Les infrastructures portuaires de Bastia concernent au premier chef Bastia et le Grand Bastia, mais elles ne concernent pas que Bastia et le Grand Bastia. Le port de Bastia, comme les autres ports, c'est aussi un port de la Corse.

D'ailleurs, c'est notre compétence à nous. Mais en tout cas, je suis favorable à ce que le débat le plus large puisse avoir lieu. Notamment, me semble-t-il, au terme de ce travail qui a été mené et dont sera saisi l'Assemblée de Corse, autour, à mon avis, de deux options principales.

Il y a les options qu'on écarte. Techniquement, elles vous seront présentées, mais c'est le statu quo. On est dans une situation, vous le savez, de dérogation permanente, notamment en matière de sécurité.

Le statu quo ne peut pas être un choix. Deuxième option écartée, c'est l'avancement, le prolongement de la digue est, qui avait été un peu évoquée à un moment donné et qui aurait un coût énorme sans avoir d'avantages techniques conséquents. La troisième option que je propose d'abandonner, c'est celle du port de la Carbonite dans sa configuration initiale, un port manifestement surdimensionné, avec un impact écologique, notamment, qui aurait été, à mon avis, in assumable.

Donc, les deux options qui restent aujourd'hui en débat, c'est le scénario dit dans le document... C'est en tout cas la proposition que fera le Conseil exécutif. Après, l'Assemblée de Corse aura, bien sûr, à forger sa décision avant que d'aller vers le débat public, puisque je rappelle que la procédure du débat public ne permet pas de mettre en débat public deux options. Il faut qu'il y ait un vote de l'Assemblée

de Corse sur une option, et c'est par rapport à cette option que se fait ensuite le débat public, qui est obligatoire au terme de la loi.

Donc, à mon avis, à titre principal, et sans préjuger de ce que seront les débats de l'Assemblée de Corse et sa décision, nous aurons le choix entre deux scénarios, le scénario dit V01, dans les documents de travail qui vous seront soumis, ou la solution C, dite pour tout nouveau. Le scénario V01, c'est celui d'un réaménagement lourd du bassin actuel, avec la création d'un remblai de 34 000 m² sur la mer au nord-est du port. Je rappelle que, y compris, cette option crée quand même des problèmes environnementaux, puisque d'un côté, il y a les possidonies, on en retrouve là, même s'il y en a moins, mais il y a également la patelle, qui est une espèce protégée.

Mais une extension de 34 000 m², d'un coût d'environ 80 millions d'euros, une extension de 40 m du musoir de la digue est et l'allongement du quai 8, pour un coût d'environ 60 millions d'euros, réévalué maintenant à 80 millions d'euros, et la création de deux tunnels de contournement du centre-ville par l'ouest, pour un coût évalué à environ 200 à 250 millions d'euros. Donc là, nous aurions une option aux alentours de 400 à 450 millions d'euros. C'est une projection actuelle qui n'est pas certaine.

Une évaluation sous réserve des aléas du chantier, qui permettrait un scénario donnant des garanties à environ 40 ans. Sur les projections actuelles, le temps pour que la Corse s'oriente vers une économie de production, diminuant nos besoins en termes d'importation, etc. Etant précisé que si nous restions sur les projections démographiques actuelles, et en fonction de notre capacité à atteindre nos objectifs d'émergence d'une économie de production, si nous étions en retard par rapport à ça, ce scénario vaudrait pour 30 ans, 40 ans maximum, et imposerait ensuite, après avoir mis ces 400 millions au minimum, 400 à 450 millions d'euros d'investissement, d'aller à nouveau vers l'option d'un port au sud de Bastia.

Donc ça, c'est le scénario d'extension du bassin actuel, avec quand même des insuffisances et imperfections, puisque nonobstant l'extension à travers la construction d'un terre-plein, le trafic maritime continuerait d'arriver en centre-ville, avec également des problèmes de manutention, de gestion du plan d'eau, de circulation routière, même si les deux tunnels envisagés, un entre Toga et l'Annonciade, et l'autre en doublant le tunnel actuel ferroviaire pour sortir de l'Annonciade à lupinu, ou même si ces deux tunnels auraient vocation, bien sûr, à désengorger le trafic en centre-ville. Ça, c'est l'option numéro 1. L'option numéro 2, c'est l'option dite de Portunovu. C'est celle que j'avais proposée effectivement en 2019.

En tout cas, je l'avais proposée pour qu'elle soit expertisée. Elle l'a été. Cette option, c'est quoi ? C'est un port en gros, pour que vous en situiez bien pour celles et ceux qui connaissent toutes et tous, j'en suis certain, qui serait construit en face de l'actuelle piscine de la Carbonite, un centre technique municipal, et qui s'arrêterait à peu près au niveau des sables rouges, le camping des sables rouges, etc.

Donc, il y a des études, notamment d'impact environnemental qui ont été faites, très approfondies. Ça n'impacterait pas, d'après ces études, et notamment le cabinet international qui a été retenu, ni le Lido de la Marana, ni la plage de l'Arinella.

Au contraire, au bout de quelques années, il y aurait une croissance de la plage, et puis il y aurait un port d'une taille inférieure par rapport au projet de la Carbonite initiale, et cette diminution de la taille du port permettrait également de faire appel à des nouvelles techniques, notamment de ne pas avoir des digues totalement en béton, mais des digues avec des plots qui laisseraient passer le courant marin et auraient beaucoup moins d'impact et d'influence, y compris sur l'herbier de Posidonie.

Alors, ce port, il a pour corollaire la requalification du port de commerce de Bastia actuel en port de plaisance et ou de grande plaisance. Donc, incontestablement, indépendamment de la réflexion au niveau de la collectivité de Corse, on est dans un schéma de transformation urbaine extrêmement profonde, puisqu'il y aurait effectivement le dépôt de l'activité portuaire au sud de la ville et une requalification du port de commerce en récupérant près de 9 hectares de terre plein, etc. Ces deux options, aujourd'hui, elles sont expertisées complètement d'un point de vue technique, écologique, impact, connexion aussi de l'éventuel portunovu au centre-ville de Bastia.

Un mot, quand même, j'allais oublier le plus important, 800 millions ou plus exactement 1 milliard d'euros avant la crise en Ukraine. Donc, bien sûr, il y a la possibilité, derrière, d'avoir une part d'autofinancement, notamment à travers les recettes que générerait, et c'est des recettes qui sont toujours conditionnelles et aléatoires. Le port de plaisance nouveau, mais on sait, on l'a vu, y compris, me semble-t-il, à Porto-Vecchio, qui n'est pas aisé de vendre les anneaux, etc.

Mais ce coût est bien sûr un coût. Après, il y a l'option aussi. On sait qu'en Corse, actuellement, il y a un délégataire de service public, la Méridionale, dont l'actionnaire principal est CMA-CGM, et on sait que CMA-CGM a pour politique d'acquiescer des ports pour accueillir son activité commerciale, mais je pense que ça pose d'autres types de débats et ça ouvre d'autres types de problématiques en ce qui nous concerne.

Nous avons toujours été favorables à faire le débat sur les ports et aéroports, et une maîtrise par la puissance publique des infrastructures portuaires et aéroportuaires. Donc, ce sont des enjeux extrêmement complexes, extrêmement lourds. Je termine en disant qu'on ne peut pas être à la remorque non plus des attentes des compagnies maritimes en termes de stratégie.

Sécuriser le trafic, oui, bien sûr. Éviter tout risque, oui, bien sûr, mais dire aussi que c'est plus intéressant pour les compagnies maritimes d'avoir des grandes unités, que dès lors, il faut dimensionner des très grandes infrastructures par rapport à ce qu'est le marché actuel. On peut aussi réfléchir à d'autres types de réflexions.

Un dernier mot, notamment sur la connexion de la Corse, y compris en termes d'importation. Aujourd'hui, on est totalement dépendants pour le fret, vous savez, de la relation avec la France et Marseille, qui est le principal port d'entrée pour le fret.

On peut penser aussi dans la construction économique que nous voulons faire à des relations commerciales en termes d'exportation et d'importation qui se feraient aussi avec le continent italien ou, à un autre niveau, avec la Sardaigne. Donc, on voit bien que, vous l'avez dit, c'est une vraie réflexion

stratégique de fond, étant précisé que le nouveau port de Bastia ne sera pas non plus sans impact sur l'écosystème portuaire global de la Corse. Que devient le port de Porto-Vecchio. Il y a eu une discussion avec le maire qui, à l'époque, avait dit, y compris publiquement, qu'il n'était pas opposé à l'idée de la disparition du port de commerce de Porto-Vecchio dès lors que, maintenant, il y a un nouveau port de plaisance.

Mais quid de Propriano. Quelle connexion entre Propriano et la partie est de l'extrême sud? Est-ce qu'elle est desservie à travers le port de Bastia ou à travers le port de Propriano. Cela pose aussi la question des infrastructures routières. Donc, c'est un dossier en forme de poupée gigogne, essentiel, y compris en termes budgétaires. Aujourd'hui, je pense qu'il faut avoir cette contrainte très forte à l'esprit.

Mais en tout cas, même si ça fait longtemps qu'on travaille dessus, je crois que vous le verrez, c'est un dossier qui fait aujourd'hui plus de 20 000 pages. Donc, on a aujourd'hui tous les éléments qui nous permettront de forger notre décision en notre âme et conscience.

À ringraziarvi.