Après la submersion de la piste par la crue de la Gravona, fin décembre, l'état des digues censées protéger l'infrastructure aéroportuaire interroge. Un chantier complexe, tant du point de vue technique qu'administratif

La piste de l'aéroport Napoléon-Bonaparte totalement submergée. Les images, saisissantes, comme la situation de crise engendrée par la fermeture de l'infrastructure sont encore dans tous les esprits.

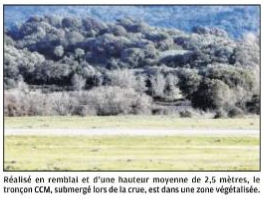
Avec le passage de la tempête Fabien et la crue spectaculaire de la Gravona, en cet avant-dernier week-end de l'année 2019, ce sont entre 400 et 500 000 mètres cubes d'eau qui ont déferlé sur la zone aéroportuaire.

Des volumes tellement importants qu'il faudra près d'une semaine avant de pouvoir rouvrir la piste aux avions, en dépit de la mobilisation immédiate et massive des services compétents sur le terrain. Face à une conjonction de facteurs défavorables - en particulier des sols déjà saturés en eau et une très forte houle de plein ouest ayant bloqué les écoulements -, les opérations de pompage menées par les pompiers et la Sécurité civile permettront dans un premier temps d'évacuer environ 1 500 m³ d'eau par heure.

Mais dès le mardi après-midi, l'autorisation sera accordée par les services de l'État d'ouvrir une brèche dans l'un des tronçons de la digue.

"La digue a tenu le coup"

"Les études topographiques ont permis de retrouver l'emplacement de la brèche qui avait été pratiquée par le passé une première fois en novembre 1980, lors d'un épisode similaire qui avait lui aussi entraîné la fermeture de l'aéroport, précise Thierry Mavel. *À partir de là, l'eau a pu s'évacuer beaucoup plus rapidement, à un rythme de 2 mètres cubes par seconde, puis de 1,5 m³ par seconde à partir du mercredi matin. Le jeudi 26 décembre au matin, soit 36 heures après l'ouverture de la brèche, environ 200 000 mètres cubes avaient ainsi pu être évacués et la piste revenir pratiquement à sec"*, complète le directeur des ports et aéroports de la Collectivité de Corse. Qui précise aussitôt que *"la digue a tenu le coup et a joué pleinement son rôle. Elle n'a pas rompu mais a été touchée par un phénomène de surverse"*.



Réalisé en remblai et d'une hauteur moyenne de 2,5 mètres, le tronçon CCM, submergé lors de la crue, est dans une zone végétalisée.

En d'autres termes, l'eau est passée au-dessus des 2,5 mètres de hauteur moyenne de cet ouvrage construit en 1955, lors de la transformation de l'aérodrome militaire en aéroport civil. À l'époque, la Gravona avait été déviée de son lit pour protéger la piste, la digue, d'une longueur totale de 3 760 mètres, étant divisée en trois tronçons. *"La digue dite Socordis, longue de 570 mètres ; la digue de la RT 46, qui suit la courbe routière de l'aéroport (890 mètres de long) et enfin la digue CCM, d'une longueur de 2 300 mètres, réalisée en remblai de terre jusqu'à l'embouchure de la Gravona"*, détaille Thierry Mazel.

En l'occurrence, c'est au niveau de ce dernier tronçon d'environ cinq mètres de large, dont le tracé n'est pas linéaire et jouxte par endroits la rivière de la Gravona, dans une zone végétalisée, que se sont produites les inondations. Posant dès lors avec une acuité accrue la question de la résistance de l'infrastructure face à des phénomènes météorologiques extrêmes de plus en plus fréquents.

Réhabilitation ou reconstruction à venir ?

Si la problématique n'est pas nouvelle, l'événement exceptionnel du mois dernier a en effet mis au centre des préoccupations ce dossier aux enjeux multiples - de sécurité, économiques, touristiques ou encore environnementaux -, dont la complexité est à la fois technique et administrative.

Bien avant l'inondation de fin décembre, le comité de pilotage et le comité technique dédiés, réunissant les différentes parties prenantes - à savoir l'État, la Collectivité de Corse (propriétaire de l'ouvrage), la Chambre de commerce et d'industrie (gestionnaire), la Communauté d'agglomération du pays ajaccien (Capa) - s'étaient réunis à plusieurs reprises afin d'envisager le devenir de l'infrastructure. Le tout intervenant dans le contexte de la prise de compétence par la Capa de la Gemapi *(lire ci-dessous)*.

"Plusieurs étapes avaient été prévues et devront être franchies d'ici le 1er janvier 2023, date à laquelle la Capa doit reprendre la gestion des digues, explique Jean-Marc Pinelli, directeur de la protection et de la valorisation du cadre de vie à la Capa. *Lors de la première réunion du comité de pilotage, en 2018, il avait ainsi été posé comme préalable de connaître précisément l'ouvrage, au sens technique du terme. Ce qui n'est à l'heure actuelle pas le cas"*, ajoute-t-il.

Et ce, en dépit des différentes études initiées par le passé, dont une première étude de danger (EDD), avant que n'interviennent de nouvelles réglementations *(voir par ailleurs)*.

Il n'en reste pas moins que, de l'avis unanime, *"la digue ne pourra pas rester en l'état"*. Au-delà des travaux d'urgence prévus, un important chantier s'annonce donc sur l'ouvrage, dans la perspective de *"le dimensionner pour une crue centennale"*, précise Alain Charrier, le secrétaire général de la préfecture.

Construite en 1955 lors de la transformation de l'aérodrome militaire en aéroport civil pour protéger la piste, la digue d'une longueur de 3 760 mètres est divisée en trois tronçons. / PHOTOS DV LIE RAOUZ

En fonction du niveau de protection souhaité et des différentes contraintes, il s'agira ainsi de réhabiliter la digue (surélever, modifier son tracé ou doubler la digue existante), voire de la reconstruire totalement, éventuellement dans un autre matériau.

Des choix qui ne pourront intervenir qu'une fois les études nécessaires réalisées et qui impliquent donc un temps plus long. Un délai que l'État, eu égard au caractère stratégique de l'aéroport, a toutefois la possibilité de raccourcir, ou plutôt *"d'adapter"* en conséquence selon Alain Charrier. Si urgence il y a.

LAURE FILIPPI