



piénce par la Capa de la Gemapi (lire ci-dessous).
Plusieurs étapes assises ont été prévues et devront être franchies d'ici le 1^{er} janvier 2022, date à laquelle la Capa doit rejoindre la gestion des aéroports, explique Jean-Marie Pirelli, di-

recteur de la Capa. « Il s'agit de la mise en œuvre de la loi de 2005, qui a permis de créer la Capa. Et ce, en dépit des différentes études initiées par le passé, dont une première Étude de Bontop (E10), avant que n'interviennent de nouvelles réglementations (voir page 46).

Alain Charrier, le secrétaire général de la préfecture. En fonction du niveau de protection souhaité et des différentes contraintes, il s'agit ainsi de réhabiliter la digue (surélever, modifier son tracé ou doubler la digue exist-

te), 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, en égard au caractère stratégique de l'aéroport, a toutefois la possibilité de raccourcir, en plaçant "d'urgence" en conséquence, selon Alain Charrier. Si l'urgence s'avère, LAURE FILIPPI

QUESTIONS A...

José Raffalli Directeur de l'aéroport
"Conforter l'existant dans l'immédiat"

L'état de la digue doit-il être incriminé dans l'inondation survenue lors de la tempête Fabien ?
 Ce serait plutôt l'inverse puisque l'ouvrage n'a pas rompu, alors même que le phénomène météorologique d'une intensité exceptionnelle était censé à d'autres facteurs qui ont empêché l'établissement naturel de la Cravna. Le fait est que la chambre de commerce, gestionnaire de la digue pour le compte de la Cdc, en vertu du contrat de gestion 2005-2020, a toujours respecté ses obligations et surveillé l'ouvrage. Mais que celui-ci date des années 1950, a été réalisé en terre argileuse et suivant un tracé qui n'est pas linéaire.

Faut-il alors considérer que la digue est vétuste, voire sous-dimensionnée ?
 Tout dépend du niveau de protection nécessaire et du risque pris en compte. Lorsque l'on voit que les épisodes climatiques extrêmes se multiplient et qu'il faut faire face à une crue centennale, il est certain que la digue devait être redimensionnée à l'avance. Son niveau de protection est actuellement situé entre une vingtaine et une cinquantaine. Il faudra atteindre un niveau supérieur. Mais cela suppose notamment, au préalable, de disposer de l'étude du système d'endiguement.

Quels travaux devront être réalisés dans un temps plus court ?



Le directeur de l'infrastructure aéroportuaire, José Raffalli, estime que la digue devra être "redimensionnée" à l'avenir. PHOTOS L.R.

L'urgence consistait évidemment à reconstruire la digue à l'emplacement où a été pratiquée la brèche. Au cours du premier trimestre de l'année en cours, il s'agit également d'effectuer des renforcements localisés, la surverse ayant contribué à éroder la digue en certains endroits. Il s'agit donc dans l'immédiat de conforter l'existant, sachant que ces travaux peuvent être réalisés dans le cadre des marchés d'entretien en vigueur. Des relevés topographiques sont par ailleurs en cours dans le cadre de la mise en œuvre du plan de gestion des espaces vers élaboré par la Capa, qui permettra de mettre la digue à nu.

Au-delà de la digue, tous les dégâts subis lors de la tempête par les installations aéroportuaires ont-ils été chiffrés ?
 Le préjudice bé au sinistre et incluant aussi ses incidences sur l'exploitation commerciale a pour l'instant été évalué à plus de 600 000 euros. L.F.