



Entre 400 et 500 000 m³ d'eau se sont déversés sur la piste de l'aéroport lors de la crue centennale de la Gravona, fin décembre, le tronçon CCM de la digue - qui s'étend sur 2 300 mètres jusqu'à l'embouchure - n'ayant pas rompu mais ayant subi une surverse. / DOC CM

De nouvelles études à réaliser

Directement liée à la gestion des ouvrages tels que les digues, la prise en compte du risque inondation s'est affermie en France à partir des années 1980, allant aussi de pair avec des évolutions réglementaires.

Sous l'égide de l'État, des Plan de prévention du risque inondation (PPRI) ont été élaborés au début des années 2000.

À la suite de la tempête Xynthia de 2010, un décret exige la réalisation d'une Étude de danger sur les digues, la CdC ayant lancé celle relative à la digue de l'aéroport en 2014.

"Un nouveau décret intervenu en 2017 n'a pas permis de valider l'étude, cette dernière ne prenant de fait pas en compte les nouvelles exigences réglementaires liées notamment à la problématique hydraulique", rappelle Thierry Mazei.

Une nouvelle Étude de danger, incombant désormais à la Capa en tant qu'autorité gemapiennne doit donc être réalisée, en vue d'une autorisation du système d'endiguement avant juillet 2024. Le



Afin d'accélérer l'évacuation de l'eau sur la piste, une brèche a été pratiquée dans la digue, au même endroit qu'en 1980. / DOC CM

comité technique dédié, qui se réunit à un rythme mensuel, s'est tenu ce lundi en vue d'aborder ce point, ainsi que l'étude d'ingénierie à mener en parallèle.

"Le travail était déjà bien engagé mais l'événement exceptionnel qui s'est produit va conduire à une veille supplémentaire et à anticiper cer-

taines inspections et vérifications portant notamment sur la solidité de l'ouvrage d'art, complète Alain Charrier. La digue a forcément évolué avec le temps mais elle a malgré tout très bien tenu lors de cet événement qui pourra donner des éléments d'expertise en valeur réelle".

L.F.