

Saint Laurent du Var, le 30 janvier 2002.

Commission Particulière du Débat Public
Monsieur Paul VIALATTE
Caserne Lympia
2, Quai d'Entrecasteaux
06300 Nice

Monsieur,

Objet : Opposition à toute construction de port de commerce à Saint Laurent du Var.

Suite à l'autorisation accordée à notre Présidente par le Procureur de la République, Monsieur Eric De Montgolfier, nous avons eu l'occasion de consulter les dossiers relatifs à l'effondrement de l'extension du port de Nice à l'aéroport le 16 octobre 1979.

A la lecture du dossier et des expertises nous avons pu noter que :

La digue devait être construite en remblais de poudingue. Pendant la réalisation des 250 premiers mètres jusqu'à la cote -10, la progression des travaux s'est effectuée tout à fait normalement sur une longueur de 200 m jusqu'au 4 septembre 1978, sensiblement à la hauteur de la cassure qui devait apparaître lors de l'effondrement du 16 octobre 1979.

Dès que la cote -10 a été atteinte, les matériaux déversés ne tenaient plus en place, tassements, effondrements se succédaient. Des quantités considérables de poudingue se répandaient en mer aussi bien à l'avancement que sur les côtés.

Les premiers mois, les matériaux ont été déposés à l'avancement côté canyon, puis, en raison des pertes, les matériaux n'ont plus été déposés que côté port.

Cependant les pertes restaient importantes, elles étaient dues aux surpressions interstitielles élevées selon le maître d'œuvre et ses conseils.

La DDE a donc décidé d'arrêter les travaux de remblais en grande masse et de continuer une digue plus légère, moins large, en enrochements.

Cette digue a été posée sur des fonds rehaussés de -15 à environ -8 m par des matériaux (poudingue et tout venant de carrière) transportés par voie maritime.

Les premiers travaux d'enrochement ont été effectués en avant de la digue Sud constituée de poudingue dans la zone située côté canyon, où les poudingues déversés précédemment n'avaient pas tenu, mais la digue s'est effondrée sur 80 m environ en mars 1979.

En juillet 1979, une portion de digue de 100 m environ, s'est effondrée puis en septembre 1979 une autre sur une longueur de 75 m environ, seul l'angle Sud-Est ne s'est pas effondré.

L'accident du 16 octobre 1979.

L'effondrement s'est produit un peu avant 14 heures, il a affecté en premier le centre de la digue sud puis, progressivement, en quelques minutes l'effondrement s'est étendu vers le Nord de la digue Sud et vers l'Est englobant la digue Sud-Est ; la pointe extrême a disparu en dernier.

L'analyse des témoignages recueillis sur cet effondrement et le phénomène de raz de marée observé sur le littoral de la Baie des Anges a permis d'établir que :

La mer était calme, légère houle, temps couvert, il pleuvait ;

La digue a commencé à s'effondrer vers 13h55 /13h57. Cependant le seul témoin qui se trouvait au port de clapage à l'aéroport a constaté que l'affaissement précédait nettement l'arrivée d'une vague unique ayant la forme d'une onde.

Situation avant l'effondrement.

La comparaison des levées bathymétriques avant et après l'effondrement ont permis de constater que ce n'est pas seulement la digue qui a disparu mais une partie du plateau sous-marin sur une hauteur de 5 à 50 mètres pour une surface de 55 hectares environ et un volume de 8.700.000 m³ dont 3.000.000 m³ de digue.

Il s'agit en fait d'un glissement en forme d'avalanche dont les matériaux se sont engouffrés dans le canyon qui prenait naissance à la hauteur de la digue Sud en bordure de la zone qui avait été abandonnée suite aux importantes pertes de poudingue à l'automne 1978 et à l'effondrement de la digue d'enrochements en mars 1979.

Il a été constaté des érosions importantes et des engraisements des fonds marins notamment dans les canyons du Paillon et du Var.

Le jour du sinistre, mais plusieurs heures plus tard, à 80 et 100 km au Sud-Est, des câbles sous-marins ont été rompus.

Nos conclusions.

Il ressort à la lecture du dossier, que la catastrophe de 1979 a été précédée de plusieurs signes annonciateurs qui s'étaient manifestés depuis septembre 1978. La résurgence des nappes phréatiques à des profondeurs variant entre -25 et - 80 m contribue à l'instabilité du seuil du plateau deltaïque dont la teneur en eau est de l'ordre de 33 à 34 % et l'indice de plasticité inférieur à 20, par conséquent très plastique.

Sur la rive droite du Var, le fleuve, étranglé à son embouchure, a creusé un profond thalweg en accentuant la pente du côté canyon. A l'Ouest de ce thalweg, la nature des fonds présente les mêmes risques d'instabilité que sur l'isobathe -10 de la rive gauche où est apparue la fracture du 16 octobre 1979.

La construction d'une digue aussi proche de ce même isobathe ferait courir à l'ouvrage le même risque d'effondrement qu'en 1979 avec toutes les conséquences que cela peut comporter. Nous rappelons qu'il y a eu 11 morts résultant directement de l'accident.

Nous avons pris la peine de lire dans la masse de documents des archives départementales les études préliminaires (1971) qui évoquaient déjà que ce projet se construirait sur un site sensible. Nous avons consulté également la liste des nombreux incidents notés sur le chantier (enfouissement et disparition des digues depuis 1978) ainsi que les photos prises sur le chantier où l'on voit nettement de larges fissures au cours des travaux. Nous avons noté également le changement de technique de construction quand le maître d'œuvre a constaté les effondrements et la disparition en mer des matériaux rapportés, changement de technique qui n'a pas donné de meilleurs résultats. La lecture de ces documents fait penser à la "Chronique d'une catastrophe annoncée".

Il faut donc tirer les conséquences de cette catastrophe sans essayer de la minimiser ni d'occulter les circonstances dans lesquelles elle s'est produite afin que cela n'arrive plus, - plus jamais. Nous ne pourrions plus dire "qu'on ne savait pas" ..

Nous sommes donc fermement opposés à toute construction de port de commerce à Saint Laurent du Var.

Nous vous serions gré, Monsieur, de bien vouloir verser au dossier cette contribution au nom de notre association ACL, et dans cette attente, nous vous prions de croire à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Christianne COUSINIE
Présidente