

les Alternatifs

solidarités – écologie – féminisme – autogestion

Fédération des Alpes-Maritimes

38 rue Dabray - 06000 Nice

06@alternatifs.org

Enquête publique PPRI de la basse vallée du Var *Contribution des Alternatifs des Alpes-Maritimes*

Tout d'abord, nous tenons à noter la qualité du dossier soumis à enquête publique. Ce dossier est très documenté et très bien présenté. Les multiples remarques généralement justifiées formulées par les différentes « personnes publiques associées », confirment qu'il s'agit là d'une documentation facilitant la compréhension et la prise en compte du risque inondation.

Nous émettrons néanmoins deux types de remarques :

- les premières concernant l'orientation qui sous-tend ce PPRI et qui est, de fait, un choix de politique d'aménagement ;
- les secondes sur ce qui nous semblent être les principales lacunes « techniques » de ce plan.

I . Le choix « politique ».

Sur ce premier point, nous notons à travers la lecture de ce document qui se voudrait « technique », la volonté sous-jacente de faire de la basse vallée du Var une zone plus urbanisée qu'elle ne l'est actuellement.

Ce choix, loin d'être neutre, se fait d'ailleurs au prix de quelques contorsions sans doute difficiles pour les rédacteurs.

Nous notons en effet une contradiction de fond.

D'une part, il est rappelé au 1.1.1. comme une directive de l'État, citant la circulaire du 24 janvier 1994 : « *interdire toute nouvelle construction dans les zones inondables soumises aux aléas les plus forts (...). Contrôler strictement l'extension de l'urbanisme dans les zones d'expansion de crues. Éviter tout endiguement ou remblaiement nouveau qui ne serait pas justifié par la protection de lieux fortement urbanisés.* »¹

Cette position a été douloureusement confirmée à plusieurs reprises en 2010 (rupture des digues en Vendée, inondations du Var, Draguignan)

D'autre part, l'adaptation aux objectifs de l'O.I.N. que l'on trouve au 1.2.2., qui parle de « *caractère stratégique de la basse vallée* » pour des « *opérations de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain, le développement économique (...)* ». Cette soumission est confirmée, toujours au 1.2.2., par la phrase : « *Le présent PPR a pour objet d'y répondre* ».

Tout est dit!

1- Et l'on comprend bien pourquoi, en lisant au 1.1.3. : « *(...) les zones endiguées sont des zones soumises à un risque d'inondation où le risque de ruptures brutales ou de submersion des digues, avec des conséquences catastrophiques, demeure, quelque soit le degré de protection théorique de ces digues. (...)*»

On semble poser ici le caractère inéluctable de l'urbanisation de cette zone, l'objectif du PPRI devenant la protection de cette future zone urbaine, en pleine contradiction avec les affirmations citées plus haut

A partir de ce moment, l'étude est biaisée, une des préoccupations des experts devient d'étendre au maximum les zones blanches.

Difficile, dans ces conditions, de rappeler que d'autres choix sont encore possibles !

Non, l'urbanisation contre-nature par le bétonnage à outrance dans le lit et le delta d'un fleuve si redoutable n'est pas inéluctable.

L'avis rendu par une personnalité aussi modérée que monsieur Michel Vauzelle, président du Conseil Régional PACA le dit d'ailleurs très bien : « *Nous pouvons noter que l'adaptation du PPRI au caractère stratégique du territoire est aussi de nature à favoriser l'urbanisation de la Basse Vallée du Var. Une autre orientation aurait été de ne pas s'adapter aux seuls enjeux économiques et fonciers et de s'appuyer sur le PPRI pour impulser une gestion raisonnée du territoire, dans l'esprit de la stratégie durable préconisée par le SRADT²* ».

Pour notre part, nous souhaitons, dans une optique véritablement « durable » un plan qui prévienne bien entendu des risques... tout en rendant progressivement son caractère naturel au cours du Var dans sa basse vallée et son delta au lieu de les artificialiser encore d'avantage. Il s'agit aussi de retrouver le caractère méditerranéen du fleuve et de la richesse de sa terre.

Cette position est renforcée en particulier par :

- le constat de l'importance biologique de ces lieux reconnus par Natura 2000 ;
- la nécessité de préserver avec une priorité forte les terres fertiles pour les générations futures.

II . Les aspects « techniques ».

Une fois fait ce constat concernant la logique politique du Plan, qui pour nous remet en cause sa pertinence, nous observons des manques qui, même dans l'optique choisie par les rédacteurs, ne laissent pas d'inquiéter :

II . 1 . La question des vallons.

II . 1 . 1 . Le problème du déversement des eaux des multiples vallons qui descendent des massifs encadrant le lit du Var nous apparaît sous-estimé. Le rehaussement et le renforcement des digues enserrant le Var font de l'espace situé à l'arrière des digues un bassin réceptacle idéal pour les eaux des vallons qui n'arriveraient pas à rejoindre le lit du fleuve. La présence d'embacles entraînées par la crue aggrave le problème. La prise en compte d'une urbanisation rapide (et qui continue) sur les hauteurs de Saint-Isidore en particulier sont de nature à modifier rapidement les régimes de ces vallons. Les conséquences de cette urbanisation des collines niçoises est certes difficile à modéliser, ce n'est pas une raison pour les éluder.

II . 1 . 2 . Remarquons en outre que la crue centennale de l'Estéron, estimée à 700 m³/s en 1994, n'a été retenue qu'à hauteur de 600 m³/s.

II . 2 . La question des interventions dans le lit majeur.

Plusieurs études, certes sommaires, mais récurrentes, prévoient plusieurs franchissements nouveau du fleuve dans sa basse vallée. Pour ne parler que des plus probables (mais ce n'est pas limitatif) : doublement de l'accès depuis la rive gauche à la D6202bis, traversée en rive droite de la voie ferrée des CP (Chemins de fer de Provence)³,

2 Schéma régional d'aménagement durable du territoire

3 Globalement, la voie ferrée des CP et la capacité de résistance des digues la supportant, sont trop légèrement traitées.

nouvelle(s) liaison(s) routière reliant les deux rives entre la pont Napoléon III et le pont de la Manda.

Tous ces travaux nécessitent de grands travaux modifiant l'écoulement naturel des eaux. Nous ne voyons pas qu'ils soient pris en compte dans le Plan.⁴

II . 3 . La question du niveau des eaux marines.

Les hypothèses utilisées pour la modélisation des crues nous paraissent insuffisantes : le niveau des marées est sous-estimé, et l'impact d'une conjugaison de haute marées et de vents violents avec une crue importante n'est pas étudié.

Or ces phénomènes ne sont pas rares sur notre département. Il nous paraît nécessaire de compléter les études par une modélisation de la partie basse Saint Laurent du Var Cap3000 ainsi que l'impact en amont (Saint-Laurent-du-Var Mairie et CADAM-MIN) dans ce type de circonstances. D'autant plus que l'endiguement nouveau tendra à accélérer et concentrer le débit du fleuve lors de ces épisodes. Ceci est d'autant plus nécessaire que « la réalisation de digues entraînera très rapidement de nouveaux permis de construire comme l'a précisé M. le Préfet lors de l'inauguration de la Digue des Français »⁵.

Cette question ayant été posée lors d'une des réunions publiques consignée dans le dossier, il a été répondu qu'elle ne relève pas du PPRI, qu'elle fera l'objet d'un autre futur plan par une autre instance (et donc d'une autre enquête publique). Nous pensons au contraire que cette étude pourrait bien remettre en question les conclusions quand aux digues et zonages aux alentours du delta.

II . 4 . La question du prolongement des digues en mer.

Le périmètre délimitant l'O.I.N. ne s'arrête pas en bord de mer, mais déborde largement le milieu marin. Il s'agit de préserver la possibilité d'agrandissement du port de Saint-Laurent-du-Var, entraînant la construction de digues nouvelles, « canalisant » encore un plus plus l'ex-delta déjà mis à mal par la création de la zone commerciale de Cap 3000 dans les années 60.

Cette possible contrainte supplémentaire dans la phase capitale de rencontre des eaux fluviales et maritimes n'est pas non plus prise en compte dans ce PPRI qui a pourtant, comme nous l'avons souligné en première partie de notre contribution, choisi délibérément l'alignement sur les souhaits de l'État affirmés à travers l'O.I.N.

Or l'examen du périmètre du PPRI tel qu'il ressort des cartes, s'étend jusqu'au delta lui-même et aux abords des pistes de l'aéroport. Il est nécessaire d'examiner les conséquences des modifications de l'arrivée du fleuve en mer, avec son débit et ses apports, sur le plateau continental immédiat et les supports de l'aéroport. Rappelons qu'en 1984, lors des travaux de la 3ème piste, et suite à une crue d'intensité moyenne du Var, un éboulement sous-marin meurtrier s'était produit.

II . 5 . Le classement des digues

II . 5 . 1 . Le classement en digues persistantes de kilomètres d'ouvrages étend la surface de terrains devenant constructibles, aggravant ainsi le problème du coût du foncier. Le décret du 11 décembre 2007 introduit la prise en compte du nombre d'habitants concernés par la protection apportée par la digue. On est donc en droit de se poser la

4 L'on sait pourtant qu'ils réservent bien des surprises : voir le retard pris lors du chantier du franchissement pour la D6202bis quand, en creusant les fondations de la première pile côté rive gauche, les ouvriers mirent à jour une source souterraine de fort débit non prévue par les géologues.

5 Inaugurée lundi 5 juillet par les représentants de l'État et des collectivités locales cette digue de protection contre les **crues du Var**, doit permettre de préserver des inondations 8.000 habitants et 25.000 salariés de la partie ouest de Nice, zone dans laquelle se trouvent concentrés **l'aéroport, le Centre administratif des Alpes-Maritimes (CADAM) et le marché d'intérêt national (MIN)**.

question de la pertinence d'appliquer les normes à la population actuelle, qui est appelée à augmenter de plusieurs dizaines de milliers d'habitants.

II . 5 . 2 . D'autre part, il suppose que le maître d'ouvrage apporte la garantie d'un entretien régulier, dans un contexte de forte réduction des capacités financière des collectivités territoriales concernées.

II . 5 . 3 . L'application de la « doctrine Rhône » à un fleuve côtier maralpin n'apparaît pas adaptée.

II . 5 . 4 . Enfin, dernier point, le caractère de forts risques sismiques de la région n'a été pris en compte à aucun moment. Dans quelle mesure les digues résisteraient-elles à de fortes secousses ?

II . 5 . 5 . Nous préconisons donc de revoir le classement d'une partie des digues et de modifier la définition des aléas retenus, notamment en intégrant un séquençement plus adéquat des crues des vallons, la prise en compte de tempêtes.

Conclusions

Pour toutes ces raisons, nous demandons à messieurs les Commissaires enquêteurs, de donner un **avis défavorable** à ce PPRI en l'état.

A tout le moins, nous considérons que des études complémentaires doivent être faites sur ces points critiques et qu'une réponse doit leur être apportée. L'hypothèse d'un OIN installant une importante population sur cette vallée rendant encore plus importante la réelle prise en compte de dangers potentiels, ce qui est l'objectif du PPRI.

La procédure de révision des PPRI approuvés (loi 2010-788 du 12 juillet 2010 Grenelle2 ; article 222) permet des modifications substantielles dans des délais restreints (pas d'enquête publique notamment). Dans le cas du PPRI de la basse vallée du Var les conséquences en termes d'aménagement et de bétonnage sont trop importantes pour permettre l'application de ce type de procédure.

Nous demandons qu'un nouveau Plan, prenant en compte d'autres options, plus respectueuses de l'environnement, pour l'aménagement de la basse vallée du Var **soit établi et soumis à une nouvelle enquête publique.**

Fait à Nice, le 7 février 2011