

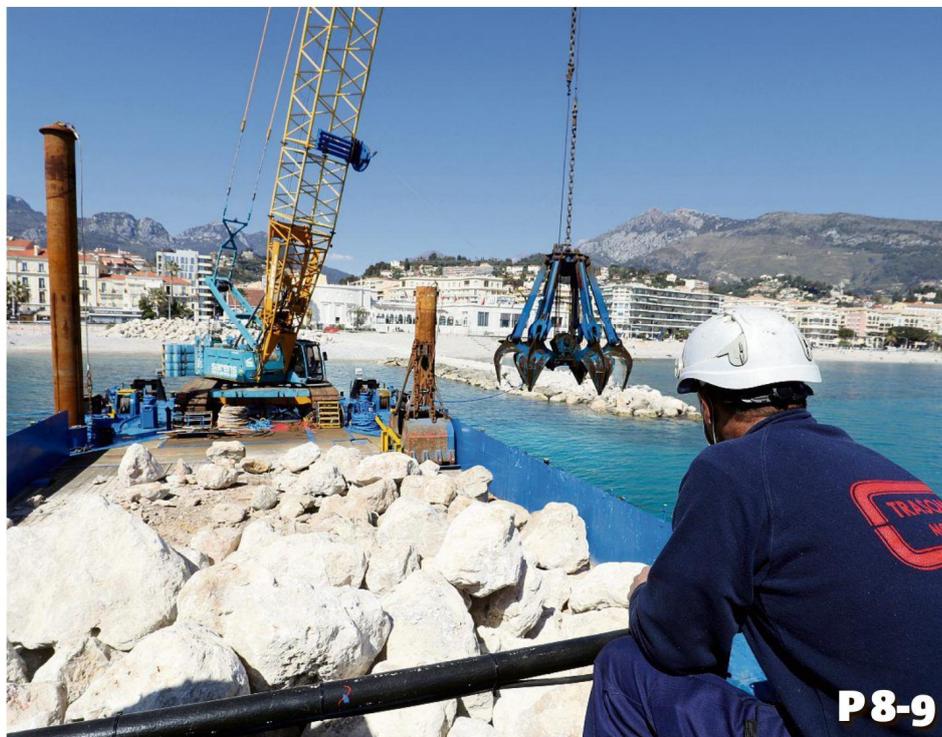
MENTON VALLÉES

nice-matin

nicematin.com

RÉSEAU SOCIAL DEPUIS 1945

LUNDI 5 AVRIL 2021



(Photo Jean-François Ottoneillo)

P 8-9

SECRETS DE CHANTIER

Immersion sur la barge qui restaure la digue du casino

Environnement : quel impact sur la baie de Menton ?

SEINE-ET-MARNE
Bernard Tapie et son épouse cambriolés ligotés et frappés **P19**



(Photo Bertrand Guay/AFP)

le mag.ÉCO

Le ZIP Masq du Cannel, anti-Covid, pro-détente



(Photo A.F.)

LA BRIGUE
Deux chapelles au Loto du patrimoine **P6**



DR

GORBIO
Un projet de musée dans la tour Lascaris **P10**



UNE PUBLICATION DU GROUPE NICE-MATIN
20628 - 0405 - 1,40 €

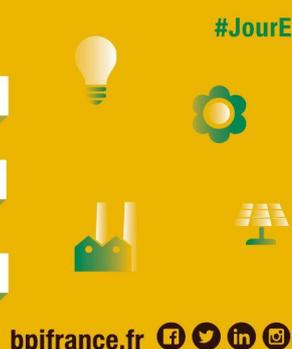
bpifrance
SERVIR L'AVENIR

Jour E | 06 AVRIL

L'ÉVÈNEMENT DIGITAL QUI MET VOTRE BUSINESS AU VERT

Inscrivez-vous sur : evenements.bpifrance.fr/jour-e

E



bpifrance.fr

1,40 € - N° 26660

Abonnement : www.nicematin.com/abonnement ou N°Cristal 09 69 32 83 83

Retrouvez nos contacts dans les pages annonces du journal

RCS 507 523 678

Menton

À bord de la barge qui

Récit en images Dans le cadre des travaux de protection du littoral, la digue située face au casino est en restauration. Les roches sont disposées à partir d'un bateau mouillant en mer

Depuis deux semaines, Attila s'est installée dans la baie de Menton. Ne craignez pas une tentative d'invasion par les Huns, c'est bien d'une barge dont il s'agit. Ce bateau à fond plat est l'un des acteurs principaux de la réhabilitation des digues, sévèrement mises à mal par la tempête Adrian. Et si une réflexion était déjà menée avant 2018, les submersions marines vécues cette année-là ont logiquement donné de la force au projet. Poussant la communauté de la Riviera française (Carf) à réparer deux ouvrages de protection du littoral réalisés dans les années 90, et à déposer les dossiers pour en créer deux nouveaux à l'horizon 2024. Sous maîtrise d'ouvrage du Smiage (Syndicat mixte pour les inondations, l'aménagement et la gestion de l'eau). Remplie de gros rochers à déposer délicatement dans l'eau, Attila s'attaque pour l'heure à la butée du pied de la baie du Soleil, une protection invisible pour les passants qui commence à - 4 mètres de profondeur, fait environ 2m de haut sur 4,5 de large et culmine à environ - 2,2m de profondeur. Les travaux sont confiés au groupement d'entreprises Tama TP et TP Spada, et au sous-traitant Trasomar.

Explications avec Larry Jakubowicz, le chef des travaux en mer, Léo Ubaldo, chef de barge, Sylvain Michelet, directeur général des services techniques à la Carf et Isabelle Monville, responsable Gemapi (Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations) à la Carf.

ALICE ROUSSELOT

PHOTOS : JEAN-FRANÇOIS OTTONELLO



1 900

C'est, en m³, la quantité de roches qui sont utilisées pour réhabiliter la butée de pied. 1 250 m³ à l'ouest du casino, et 650 à l'est.

1 Pourquoi avoir fait venir une barge dans la baie du Soleil ? Tout simplement parce que l'ouvrage de protection à restaurer n'est pas accessible depuis l'épi au droit du casino. Aussi faut-il être en mesure de s'en rapprocher au maximum à l'aide du ponton, amarré sur quatre lignes. En moyenne, cinq hommes œuvrent sur l'embarcation. Les travaux à réaliser depuis Attila s'échelonnent au total sur six semaines – deux entre le Fossan et le casino et quatre entre le casino et le Borrigo. « Nous avons divisé le chantier pour ne pas priver

l'accès à toutes les plages pendant les travaux, vu que la baignade et la navigation sont interdites autour de la zone de travaux », souligne Isabelle Monville. Précisant que la réhabilitation des deux épis se fera, ensuite, par voie terrestre. Les blocs destinés à reconstituer la butée de pied proviennent de la carrière de La Turbie. Ils sont amenés avec une pelle jusqu'au bout de l'épi, puis chargés sur Attila, en vue d'être déposés dans des zones déterminées. « Pour chaque chargement sur la barge il faut compter 250 à 300 tonnes... et trois heures », glisse Larry Jakubowicz.



2 L'opération s'intègre dans un projet global de protection du littoral. Après les travaux de réhabilitation de la digue sous-marine de Carnolès, les équipes procèdent à la réhabilitation du secteur baie du Soleil (entre le Fossan et le Borrigo). « Les délais sont courts en termes d'instruction de l'État, ce sera terminé fin mai. En mars, nous avons par ailleurs déposé les dossiers réglementaires pour la construction des deux nouvelles digues – de l'épi du Borrigo à la limite avec Roquebrune et au niveau des Sablettes, pour protéger les plages qui subissent des dégâts chaque année », indique Isabelle Monville. Soulignant que la première d'entre elles – une butée de pied – sera plus courte en raison de la présence de cymodocée (plante à fleurs marine submergée), une espèce protégée. Les travaux pourraient démarrer en 2022.

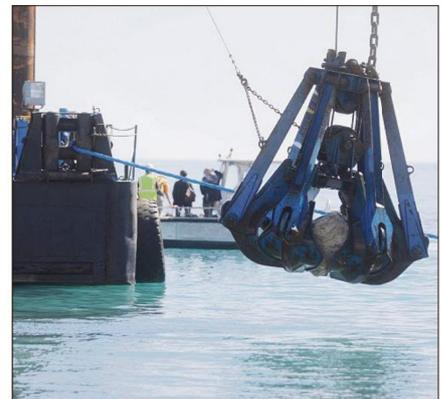
réhabilite les digues



3 Dans la pelle mécanique équipée d'un grappin (et surmontée d'une antenne GPS) l'opérateur dispose d'un écran lui permettant de distinguer avec précision les zones où déposer des rochers. Devant ses yeux : une cartographie de l'ouvrage à restaurer, composée de carrés d'1m20, où copinent trois couleurs. Si le carré est vert on ne touche pas, le niveau de l'enrochement est bon. Si la zone est bleue, on est juste en dessous de la tolérance – aussi privilégiera-t-on des rochers de petite taille. Quant à la couleur rouge, elle signifie que le niveau est trop bas. En

d'autres termes : on peut lâcher de gros blocs. Un contrôle visuel est par ailleurs assuré par un plongeur restant en surface. Ce dernier est chargé de vérifier à l'œil s'il y a des manques, si le rendu est trop haut ou trop bas.
« Quand la zone est validée, on se déplace. Puis on fait passer la bathymétrie – un bateau avec une sonde sous la coque. Il fait une cartographie, que nous comparons aux plans 3D du rendu attendu », explique Larry Jakubowicz. Soulignant qu'en cas d'imperfection, un nouveau projet est intégré dans le GPS jusqu'à ce que l'ouvrage corresponde au plan.

4 Quid de l'environnement ? « Nous avons demandé que les ancrages de la barge ne soient pas sur des espèces protégées. Une localisation par vidéo a été faite en ce sens », introduit Isabelle Monville. Quant à la turbidité, elle est régulièrement vérifiée. « Les travaux en cours se font sur un environnement existant donc il n'y a pas tellement d'impact. Pour les créations de digue, c'est différent. Une enquête publique permettra aux associations ou aux habitants de prendre connaissance du dossier et de poser des questions », note Sylvain Michelet. Rappelant que sur les neuf mois d'instruction du dossier, quatre sont dans un premier temps consacrés à des analyses par les services de l'État, protection de l'environnement compris. « Nous avons fait le choix de matériaux naturels, il n'y a pas de béton », poursuit-il. « Les surfeurs demandaient des récifs artificiels. Mais les cailloux de différente blocométrie permettent de retrouver ce côté chaotique. Avec un rôle d'abri », complète Isabelle Monville. « On observe que ces installations amènent de la vie, avant il n'y avait que du sable », opine Larry Jakubowicz. Notamment des espèces de roches. « L'enjeu, c'est de faire un corridor pour les espèces du Cap-Martin, avec des zones d'arrêt pour assurer la continuité », résume Isabelle Monville.



L'INFO

L'ouvrage de protection en cours de réhabilitation n'est pas une digue sous-marine comme dans la baie de Carnolès. On l'appelle butée de pied.

5 Pour le bon déroulement du chantier, la météo est suivie tous les jours. « À 2-3 jours près les données sont fiables. Si le temps n'est pas favorable on se met en sécurité », indique Larry Jakubowicz. Pointant du doigt « Le Costaud », un bateau remorqueur qui reste derrière la barge avec du personnel à son bord 24h/24. « Il sert de chien de garde. Et si c'est vraiment trop dangereux, on rentre au port de Nice ou de Monaco. » Leo Ubaldo précise qu'une telle situation survient « quand on ne sait pas trop comment la mer va monter. Si le mauvais temps ne dure qu'un ou deux jours on peut continuer avec le chien de garde. C'est bon jusqu'à 50 à 80 m de houle. »