

Nice-Côte d'Azur un aéroport gagné sur la mer

(Extrait du diaporama présenté le 21 octobre 1988
au colloque de l'Association Française de Topographie)

M. DE LA TULLAYE, Chef de Service des bases aériennes Nice

L'Aéroport International Nice-Côte d'Azur a reçu 5 700 000 passagers en 1987, ce qui le situe au 2^e rang des aéroports français.

Bénéficiant d'une situation très favorable, au centre de sa zone d'influence et à proximité de Nice, l'Aéroport Nice-Côte d'Azur doit cependant composer avec une plate-forme exiguë (375 hectares), limitée par la mer, le fleuve Var et la zone ouest de l'agglomération niçoise.

Tout a été fait cependant pour que cette plate-forme puisse recevoir les installations qui permettront de traiter un trafic de plus de 10 000 000 de passagers au début du 21^e siècle.



Photo 1. - Champ d'aviation de la Californie en 1938.

C'est l'histoire des extensions successives de la plate-forme aéroportuaire qui est retracée ici.

Elle commence au début du siècle avec les premiers essais du Capitaine Ferber sur le terrain. En 1920 le terrain devient "champ d'aviation de la Californie" et une première piste de 700 mètres y est aménagée pour le transport du fret et des journaux vers la Corse.



Photo 2. - Nice-le-Var en 1946.

Ouvert à la navigation aérienne commerciale en 1946, l'aéroport prend le nom de Nice-le-Var. En 1955, un arrêté ministériel confie pour 50 ans la concession d'outillage public pour l'exploitation commerciale de l'Aéroport à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et des Alpes-Maritimes. Enfin, en 1957, le nouvel aéroport Nice-Côte d'Azur est inauguré.

LES PREMIERES EXTENSIONS

Toute la place disponible sur la plate-forme d'une superficie de 163 hectares est alors occupée ; or le trafic augmente rapidement (600 000 passagers en 1957, 1 000 000 en 1961) ; la place manque et le développement de Nice bloque toutes possibilités d'extension vers les terres. Il faut donc gagner sur la mer.

A l'est, en 1961, une première extension de 5 hectares de la plate-forme permet d'augmenter la longueur de la piste pour recevoir les premiers quadricoptères.



Photo 3. - Nice Côte d'Azur en 1961.

En 1972, une nouvelle extension de 25 hectares avec endiguement du Var est réalisée à l'ouest ; l'allongement de la piste permet alors de recevoir les gros porteurs et de diminuer les nuisances phoniques, en éloignant le trafic de 300 mètres par rapport à la ville.

Par ailleurs, en 1970, une politique foncière dynamique permet à l'Etat et à la Chambre de Commerce et d'Industrie de se rendre acquéreurs vers le nord de 5 hectares supplémentaires. Malgré ces extensions successives, la plate-forme ne couvre alors que 200 hectares et le manque de place reste pour l'Aéroport Nice-Côte d'Azur le problème

majeur, d'autant que le trafic ne cesse d'augmenter (2 000 000 de passagers en 1971).

Mais si la place manque à l'aéroport, elle manque aussi à la Ville de Nice qui s'étend vers le Var. Il convient donc de rechercher de nouvelles surfaces pour permettre le développement de l'aéroport tout en limitant les nuisances phoniques sur la ville ; c'est l'opération d' "extension Sud".

L'EXTENSION SUD

De 1969 à 1974, plus d'une centaine d'études menées dans tous les domaines (géotechnique, hydraulique, environnement, aéronautique...) montrent la faisabilité d'une extension vers le sud qui doit permettre de doubler la surface de la plateforme et dans le même temps, diminuer de manière décisive les nuisances phoniques. L'objectif du projet étant la construction d'une nouvelle piste déportée par rapport à celle en service de 500 mètres vers le sud et de 600 mètres vers l'ouest. Il s'agit d'occuper le plateau deltaïque formé au cours des millénaires par les dépôts alluvionnaires du Var.

Des matériaux d'excellente qualité sont extraits d'une colline inhabitée et inculte, située à 10 kilomètres au nord de l'aéroport. Le foretage de la colline se fait dans le cadre d'un plan d'aménagement en terrasse qui doit faciliter un jour l'utilisation du terrain. De décembre 1975 à juin 1978, 30 000 000 de tonnes de matériaux ont été extraits et transportés par 40 attelages spéciaux de 100 tonnes de charges utiles.

Du lieu d'extraction jusqu'au chantier, pendant 31 mois, 18 heures par jour, toutes les 90 secondes, un attelage déverse à la mer son contenu. Ce remblai, il faut le consolider rapidement ; c'est la méthode de compactage dynamique qui a été retenue et mise en service dans des conditions exceptionnelles. Un matériel spécifique est imaginé. Durant 15 mois, plus de 30 000 fois une masse de 130 tonnes, tombant d'une hauteur de 22 mètres compacte le remblai.

Dans le même temps, pour protéger la plateforme des effets de la mer, une digue de 3 kilomètres est réalisée. Deux millions deux cent mille tonnes d'enrochements sont ainsi mises en œuvre. L'extension Sud de la plate-forme s'achève en juillet 1978.

Le 16 octobre 1979, une catastrophe naturelle se produit au large de Nice et entraîne la disparition de l'endiguement du nouveau port de commerce en construction au sud de la plate-forme. Il faut alors établir une nouvelle protection du rivage Sud en remplacement de celle que devait apporter le port.

Pour ce faire, 1 200 000 tonnes de roches sont disposées en épi. Parallèlement la consolidation des remblais est achevée dans les zones Est et Ouest, les plus proches du talus sous-marin par un drainage profond.

En 1982, peuvent enfin commencer les travaux de construction de la chaussée de la piste Sud et des voies de circulation. La couche de fondation fait



Photo 4. - Nice Côte d'Azur en 1987.

l'objet d'un nivellement particulier étudié à partir d'un système original. Un faisceau concentré de lumières laser émis par une source tournant à 300 tours minute, détermine le plan de travail de la niveleuse asservie à deux récepteurs. Le résultat est excellent avec une précision au 1/2 centimètre, deux fois supérieure à celle exigée. Les matériaux enrobés peuvent alors être répandus dans les meilleures conditions. Les joints, points sensibles des chaussées aéronautiques, font également l'objet de soins très particuliers avec l'utilisation de trois finisseurs de front, réduisant à deux le nombre de joints longitudinaux sur toute la longueur de la piste. La compacité à proximité de ces joints est nettement améliorée par l'utilisation d'une roulette de compactage latéral.

De janvier 1982 au mois d'août 1983, 400 000 m² de chaussées sont construites et le 27 octobre 1983, la nouvelle piste Sud est inaugurée ; l'Aéroport Nice-Côte d'Azur peut alors disposer d'un doublet de pistes adapté au trafic des 20 prochaines années.

LE BRUIT

La proximité de la ville est un avantage considérable pour un aéroport mais pose des problèmes de cohabitation délicats à résoudre. Aujourd'hui, grâce aux espaces dégagés par l'extension Sud, l'aéroport va pouvoir se développer en limitant les nuisances phoniques sur les zones habitées.

A cet égard, les mesures de bruit enregistrées en 1983, avant et après la mise en service de la piste Sud, sont particulièrement éloquentes et les surfaces des quartiers de la Ville de Nice touchées par le bruit sont fortement réduites comme le montre le tableau ci après.

Zone de bruit	Trafic 1983 sur piste Nord	Trafic 1983 après mise en service de la piste Sud
A gêne très forte	12 hectares	0
B gêne forte	35 hectares	0
C gêne assez forte	40 hectares	9 hectares

LE DEVELOPPEMENT DES INSTALLATIONS TERMINALES

D'ores et déjà tout est prévu pour assurer dans les meilleures conditions le trafic de demain. Les installations vont pouvoir se développer le long du Var, suivant le plan de composition générale qui a été arrêté.

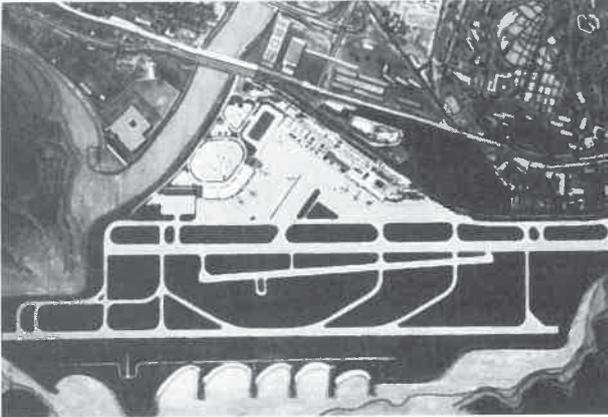


Photo 5. - Plan de composition générale.

Dès 1984, les aires de stationnement sont étendues par la construction d'une aire de 20 000 m² pour avions légers. Deux postes pour avions de type airbus sont également réalisés en amorce des aires de stationnement qui seront associées à l'Aérogare 2.

La première aérogare, malgré de multiples et importants travaux d'aménagement est arrivée à saturation.

Pour développer les installations conformément



Photo 6. - Aérogare 2.

au plan de composition générale une nouvelle aérogare sera construite en zone Ouest de l'Aéroport et le premier module de ce bâtiment, d'une capacité de 3 millions de passagers a été mis en service en 1987 pour traiter le seul trafic Nice-Paris.

Ce bâtiment qui recevra près de 2 500 000 passagers en 1988 sera agrandi par la suite au fur et à mesure des besoins.

D'autre part l'aérogare 1 doit être prochainement modernisée pour offrir une qualité de service comparable à celle de l'aérogare 2.

Enfin, une nouvelle gare de fret sera construite en 1989 pour traiter à terme 50 000 tonnes de fret par an.

Ainsi début 1987, la superficie de la plate-forme aéronautique aura plus que doublée permettant le développement progressif des infrastructures et superstructures de Nice-Côte d'Azur, véritable outil de développement au service de sa Région.