

## 4. EVOLUTION GENERALE DE LA BASSE VALLEE DU VAR

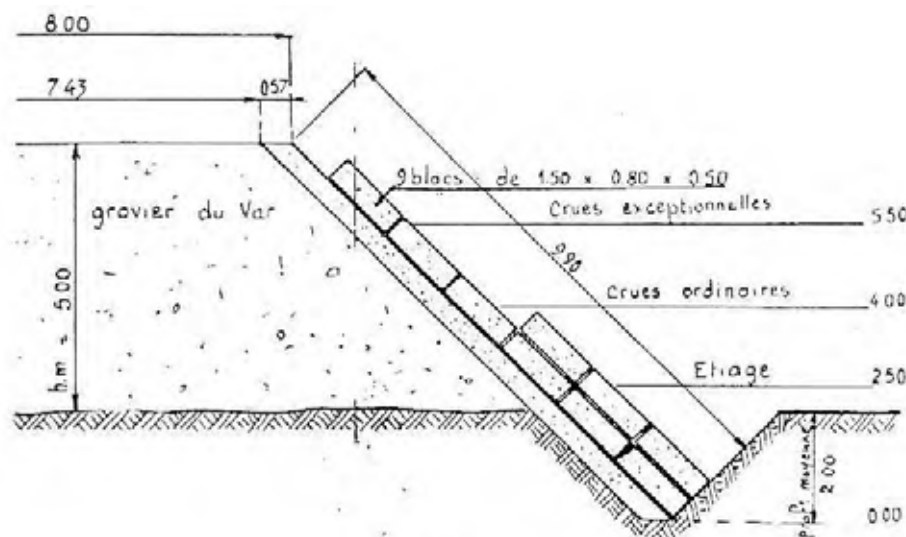
### 4.1. EVOLUTION DE L'AMENAGEMENT DU LIT DU VAR (EXTRAIT DU SAGE DE LA BASSE VALLEE DU VAR)

Les aménagements du lit du Var, dans la basse vallée, ont été réalisés en **plusieurs étapes**. Chaque campagne de travaux répond au contexte socio-économique et aux volontés politiques de l'époque. Au fil des siècles, la nature même des ouvrages a évolué avec les avancées techniques et les progrès en matière d'hydraulique. Tout cela a finalement abouti à la chenalisation complète du Var de son embouchure au Bec de l'Esteron, mais avec des **propriétaires différents** sur le linéaire.

#### 4.1.1. VERS UN ACCROISSEMENT DES TERRES AGRICOLES

Avant d'être endigué, le Var en crue s'étendait sur la majeure partie de sa plaine terminale, qui se trouvait, de fait, stérilisée sur les 2/3 de sa superficie par des dépôts de sables et de graviers.

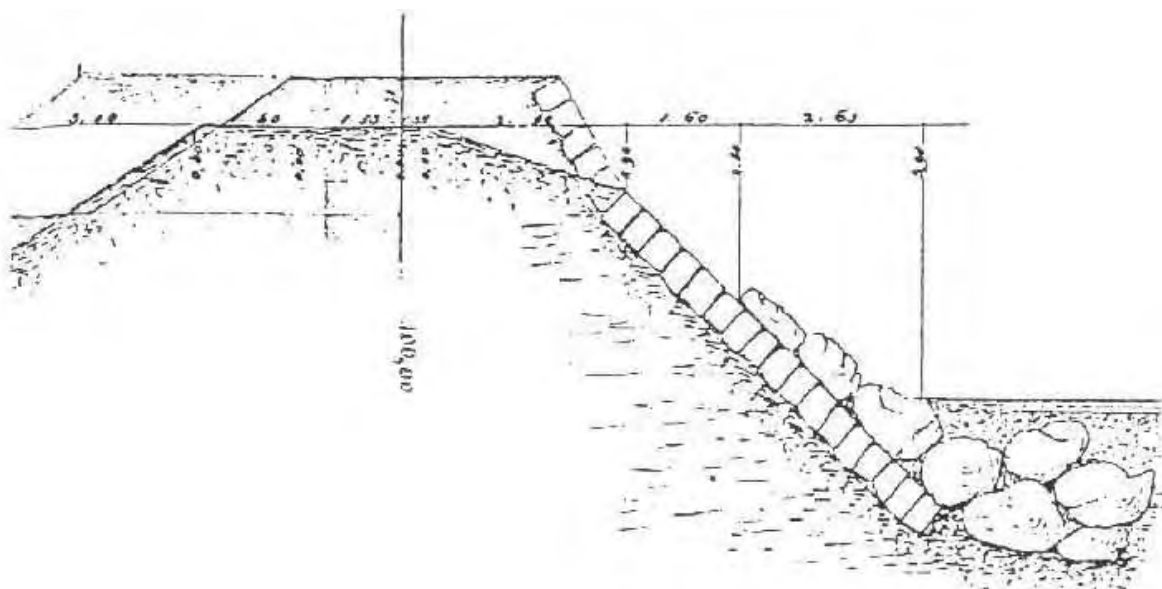
Les premiers projets d'aménagement datent du XVIII<sup>e</sup> siècle ; ils avaient pour but essentiel **d'accroître les surfaces cultivables** par colmatage des zones soustraites à l'écoulement des eaux. Ces programmes envisageaient un gain de terre d'environ 1000 hectares en rive gauche. Un commencement de réalisation eut même lieu à cette époque, au droit de Saint-Isidore, mais les ouvrages ne résistèrent pas aux crues.



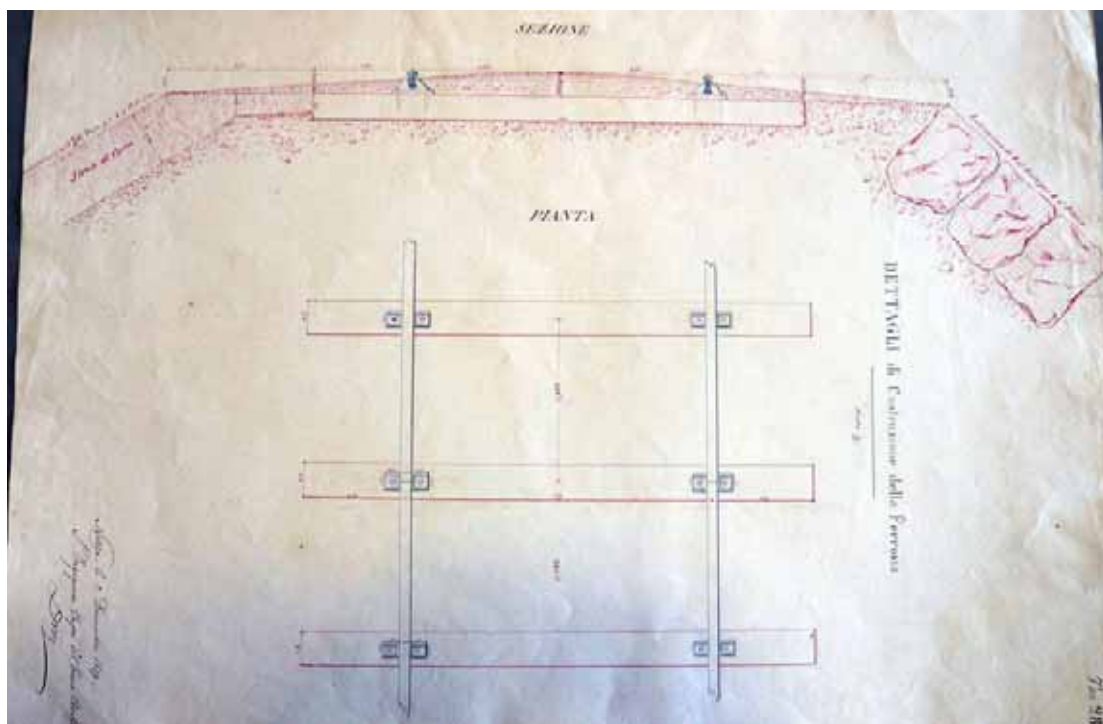
C'est en 1844 que fut envisagé un vaste programme de protection de la rive gauche du fleuve, portant sur un linéaire de 22,8 km. L'Etat sarde réalisa les premiers travaux de 1844 à 1851 (**digue des Sardes**) puis, après le rattachement du comté de Nice à la France, c'est l'Etat français qui prolongea cet ouvrage jusqu'à l'amont de la confluence avec l'Esteron (construction de la digue des Français entre 1861 et 1865).

La digue des Sardes avait une hauteur de 5 m au dessus de l'étiage avec un couronnement de 7 m<sup>1</sup>. Elle était constituée d'enrochements de taille moyenne (pente 1- $\frac{1}{2}$ ), avec au pied de la digue côté rivière, un fossé d'enrochement volumineux, afin de protéger contre les affouillements. Il y avait également des murs verticaux en maçonnerie.

**Coupe transversale des endiguements Sarde en rive gauche (Thevenin, 1982)**



**Coupe transversale des endiguements Sarde en rive gauche (Plan original, 2/12/1819)**



<sup>1</sup> « Profils digues sur le DPF ». DDE 06 – SMHA – EAQL, 1994.

## 4.1.2. DE LA NECESSITE DE SE PROTEGER CONTRE LES INONDATIONS

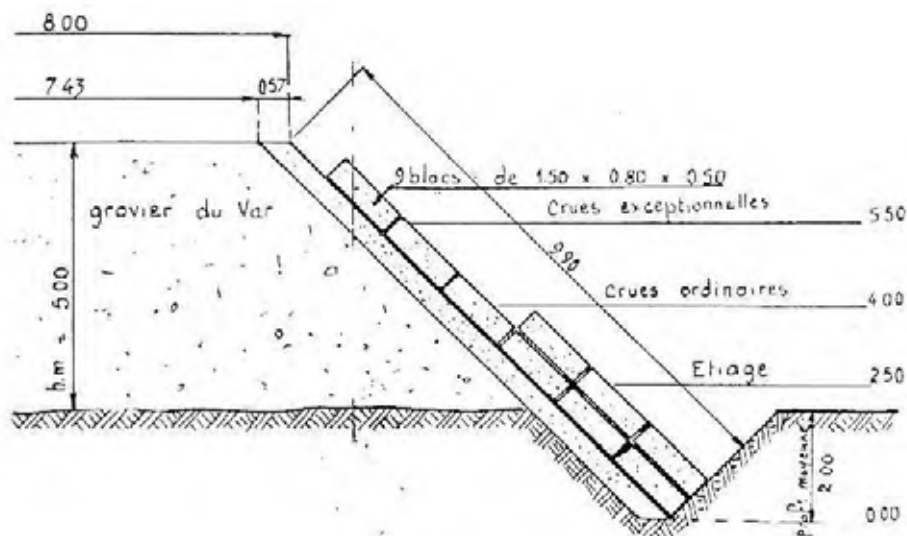
Les endiguements de la rive droite n'ont pas fait l'objet d'un projet d'ensemble et ont été réalisés par différents maîtres d'ouvrages (département, syndicat, communes) sous l'influence de besoins locaux, soit pour permettre l'extension des terres cultivables, soit pour protéger certains ouvrages aux points sensibles des rives.

Les premiers tronçons construits datent de 1867 (digues de la Toesca, de la Baronne et de la Tour) et les travaux se sont véritablement terminés en 1974 avec l'édification de la digue départementale de Carros-le-Broc.

L'utilité actuelle des derniers endiguements n'était évidemment pas de conquérir de nouvelles terres de culture, mais de défendre celles qui existaient et de **protéger les nombreuses installations** créées dans la plaine (voies de communication, habitations, zones industrielles ...). Or, de manière conjointe furent installés les derniers casiers de colmatage. C'est notamment le cas de celui de Carros, en lieu et place de l'actuelle zone industrielle, dont les aménagements s'étalèrent de 1965 à 1974.

Les digues rive droite ont une structure différente de celles construites par les Sardes. Elles sont constituées par un remblai de tout-venant du Var, haut de 5 m au dessus de l'étiage, large de 7 m de couronnement, avec des pentes 1/1. Le talus côté rivière est revêtu d'une carapace de béton de 0,4 à 0,5 m d'épaisseur. Ce parement est lui-même recouvert de blocs en béton parallélépipédiques de 1,5x0,8x0,5, simplement empilés les uns sur les autres : les « sucres ». Cependant la partie dite « de la Baronne à la Tour » et le dernier tronçon, ont été construits selon le modèle de la rive gauche.

Coupe transversale des endiguement réalisés rive droite et gauche entre 1861 et 1974 (Thevenin, 1982)



Les digues rive droite et rive gauche, qui épousent dans ses grandes lignes le tracé du lit mineur, sont parallèles et distantes de 200 à 300 m. En rétrécissant le lit du fleuve, elles augmentent la vitesse de l'eau et facilitent l'écoulement des crues vers la mer. Mais en contrepartie, elles favorisent l'érosion et l'abaissement du lit.

Aujourd'hui, en rive droite, avec la construction nouvelle de la RD 6202 Bis dans sa section sud, les digues ont été entièrement reconstruites.

## 4.2. LE BESOIN EN MATERIAUX

Faisant suite aux nécessités de reconstruction d'après-guerre et au fort développement économique de la Côte d'Azur, il a fallu trouver rapidement et en quantité suffisante les matières premières permettant de satisfaire cette nouvelle demande.

L'extraction se faisant à faible coût et les dépenses de transport étant relativement réduites du fait de la proximité des agglomérations, le lit du Var a alors constitué, pendant des décennies, la principale source de matériaux concassables du département des Alpes-Maritimes. De plus, les granulats extraits présentaient l'avantage d'être relativement propres, de très bonne qualité et d'une granulométrie tout à fait propice à ces nombreux travaux. Cependant, ce faible coût a parfois conduit à utiliser très fréquemment ces matériaux non traités pour la construction de remblai.

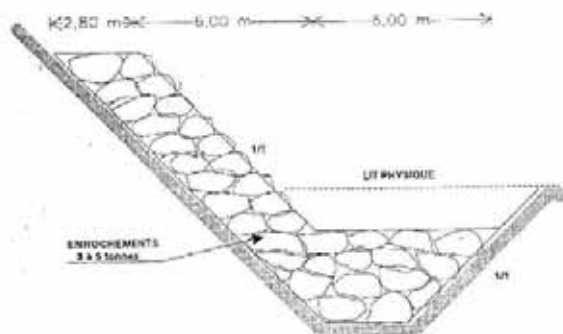
La tendance naturelle du Var à l'approfondissement a été, dans un premier temps accentuée par la chenalisation complète de son lit dans la basse vallée, mais la **surexploitation de la charge solide** du fleuve a inévitablement conduit à une baisse rapide et significative de la ligne d'eau s'accompagnant conjointement d'une chute globale du niveau piézométrique de la nappe alluviale.

*« Ainsi, la nécessité d'aménager le cours inférieur du Var a été mise en évidence dès l'été 1967, à la suite d'un abaissement excessif de la nappe phréatique provoquant l'assèchement de nombreux puits et la colère des agriculteurs de la plaine qui manifestèrent. »<sup>2</sup>*

*« Des canaux d'irrigation prenant leur eau dans le lit du Var étaient aussi asséchés : leur prise se trouvait trop haute par rapport à la ligne d'eau d'étiage. S'il n'en était pas de même pour les puits d'alimentation en eau potable des agglomérations riveraines, il était à craindre que si l'évolution observée se perpétuait, on n'aboutisse également à l'assèchement de ces puits d'ici quelques années. De plus, on pouvait craindre, concernant les puits d'alimentation de la ville de Nice, que la poursuite du creusement ne provoque une remontée à l'intérieur du lit, du biseau salé et ne conduise à pomper de l'eau saumâtre qui serait devenue, de ce fait impropre à la consommation. »<sup>3</sup>*

D'autre part, le creusement du fond du lit risquait de compromettre, et en fait, compromettrait déjà la stabilité des digues longitudinales visant à limiter l'expansion latérale du fleuve en période de crues, ainsi que celle des fondations des ouvrages de franchissement du fleuve par les voies de communication, et en particulier, les fondations des ponts de la Route du Bord de Mer, du chemin de fer et de la Route Nationale 7, ainsi que quelques kilomètres plus au Nord du pont de la Manda. »<sup>3</sup>

**Coupe transversale des endiguements construits après 1980 (DDE 06)**



<sup>2</sup> DDE 06, 1970.

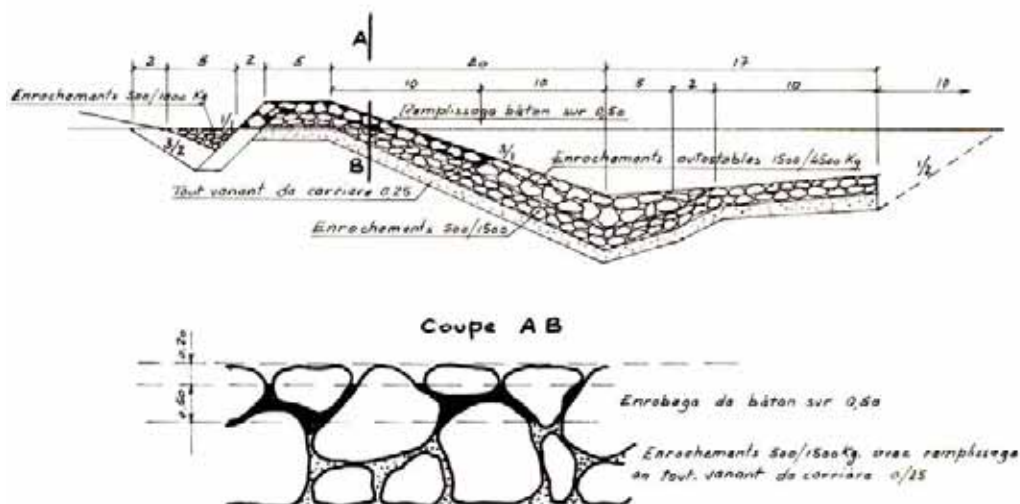
Pour **éviter la déstabilisation des ouvrages** de protection par affouillement, les nouveaux tronçons de digue reconstruits après les années 80 furent consolidés en leur pied par des dispositifs d'enrochements.

Afin d'éviter l'assèchement des puits fermiers, il fut d'abord proposé d'expérimenter, *in situ*, des **seuils provisoires** à l'aval de Lingostière. Ces ouvrages, construits en période estivale, étaient constitués par de simples bourrelets de matériaux du Var amenés de part et d'autre d'un pertuis central protégé par des enrochements de faible poids (maximum de 500 kg). Ces seuils provisoires d'un faible coût de construction devaient permettre en période d'étiage de relever sensiblement la ligne d'eau. Emportés dès qu'arrivait une crue importante, il était prévu de les reconstituer au commencement de la période d'étiage suivante. Cette technique a donné satisfaction dans son ensemble mais n'était qu'un palliatif.

Après avoir constaté l'effet positif du relèvement de la nappe libre sur la nappe phréatique, il a été finalement envisagé de dresser des **seuils permanents** rendant ainsi indépendant, le profil de la ligne d'eau d'étiage du fleuve, de la forme et de la cote du fond du lit.<sup>4</sup>

Ces seuils ont été calés sur le **profil en long de 1912**, seul état de référence de « l'état naturel » du lit du fleuve.

#### Coupe d'un seuil (Thevenin 1982)



n

Par arrêté préfectoral du 16 septembre 1970, le Syndicat des Exploitants de Ballastières fut autorisé à construire ces ouvrages. Les travaux de construction furent financés grâce à l'établissement d'une taxe de 1 franc par tonne de matériaux prélevés. L'objectif de ces structures était de maintenir le niveau piézométrique de la nappe et de protéger les ouvrages (ponts et digues) tout en permettant la poursuite des extractions d'alluvions. Les travaux s'étalèrent de 1971 à 1986. Suite à l'arrêt des extractions, les seuils 11 à 15, de part et d'autre du confluent avec l'Esteron n'ont jamais été réalisés.

<sup>3</sup> « Les travaux d'aménagement du Var inférieur ». Claude PRADON, 1982.

<sup>4</sup> « Les travaux d'aménagement du Var inférieur ». Claude PRADON, 1982.

N° du seuil	Point kilométrique <sup>5</sup>	Côte du pertuis d'étiage
10	7.050	76.70 m
9	8.150	70.70 m
8	9.250	65.55 m
7	10.500	59.60 m
6	11.500	54.73 m
5	12.500	49.20 m
4	13.500	43.65 m
3	14.500	37.93m
2	15.500	31.74 m
1	22.167	3.2 m

Les seuils ont été implantés normalement aux endiguements qui protègent les berges. La crête de chaque seuil est fixée au niveau du Var de 1912. En ce qui concerne le mode de construction de ces ouvrages, il faut faire une distinction entre le seuil 1, situé au droit des ponts route et voie ferrée du bord de mer, et les seuils courants, construits dans la zone d'exploitation des matériaux.

Le seuil 1 a pour objet de caler le fond du lit au droit de ces ponts afin d'éviter un surcreusement susceptible d'affouiller les fondations des ouvrages.

Les seuils courants de numéros consécutifs ont été espacés de 1 km environ : ils offraient ainsi une chute d'environ 5 m à l'étiage, car le surcreusement des fosses entre seuils a conduit à l'obtention d'une ligne d'eau ordinaire quasi horizontale.

La création de ces chutes a été une opportunité pour ***l'industrie hydroélectrique***. Hormis le seuil 1, tous les autres seuils furent équipés de micro-centrales hydroélectriques.

<sup>5</sup> Le PK0 se trouve à la confluence Vésubie / Var

## 4.3. EXEMPLES D'EVOLUTION DU VAR

### 4.3.1. APERÇU GENERAL DE LA BASSE VALLEE DU VAR AU COURS DES ANS

#### 4.3.1.1. LA BASSE VALLEE DU VAR JUSQU'AU XVIIIEME SIECLE



Ce document provient des archives départementales des Alpes-Maritimes.

A cette époque le Var n'était pas endigué et son lit d'écoulement allait d'un coteau à l'autre.

L'image ci-contre est le plan topographique datant de 1759 représentant la basse vallée du Var de Bonson jusqu'à l'embouchure.

#### **Extrait « SAGE Var »**

*Zone frontalière entre la France et le comté de Nice, envahie par les marais, la plaine du Var ne s'est peuplée que tardivement (début du XVIIIème siècle). Auparavant, elle n'est utilisée que comme zone de parcours pour l'élevage, d'alimentation en bois de feu, et de maraîchage (non protégé).*

*A cette époque, il n'existe aucun pont pour traverser le fleuve, on ne recense que deux gués : le gué de Saint-Laurent et le gué de Gattières.*





#### 4.3.1.2. LA BASSE VALLEE DU VAR VERS 1850

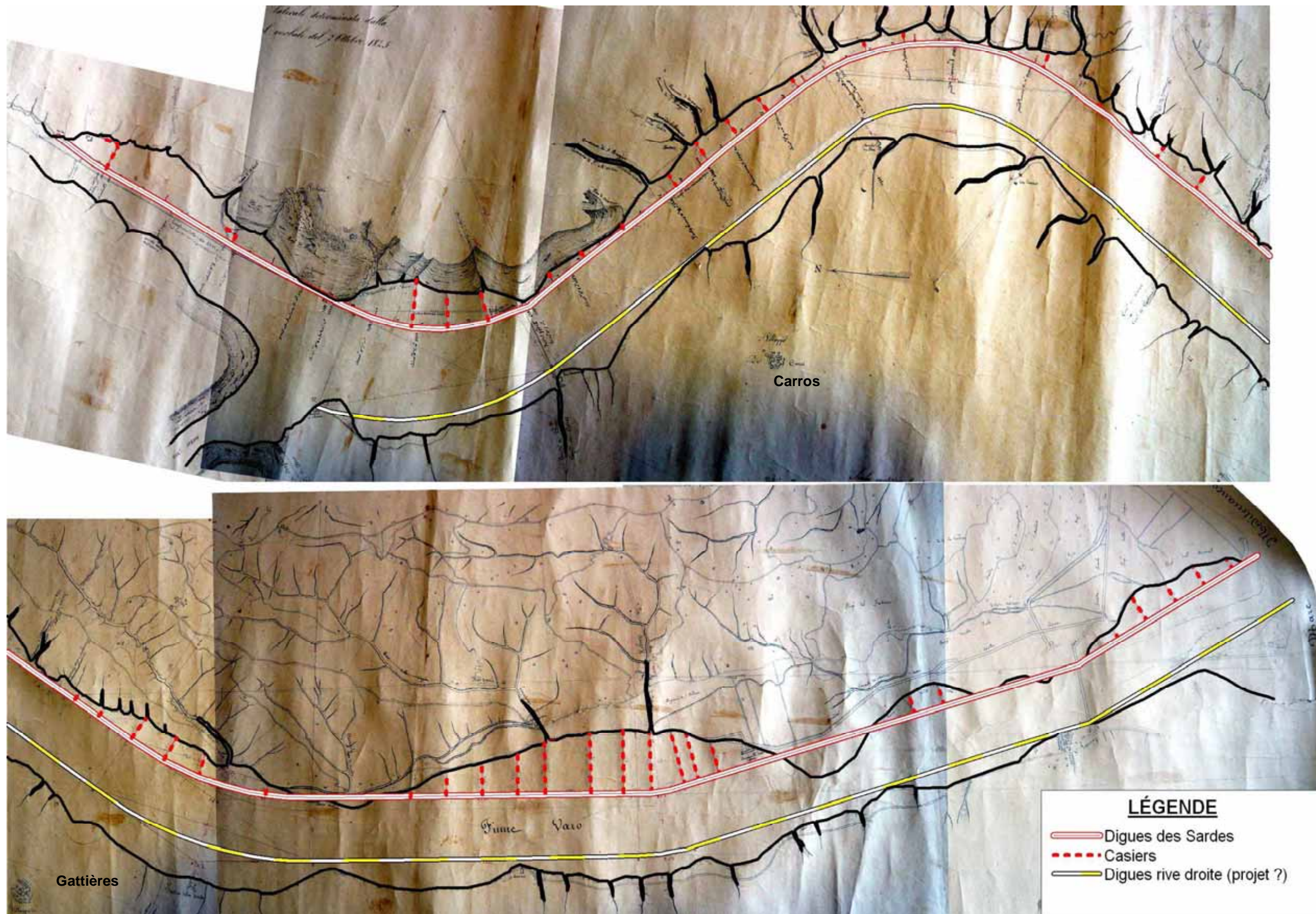
L'image ci-jointe est le plan général décrivant le tracé de la digue des Sardes. Ce document, réalisé en 1836, est issue d'un assemblage de photographies du plan original qui se trouve aux archives départementales des Alpes-Maritimes.

Le tracé noir semble représenter l'espace de liberté laisser par les hommes au fleuve et à l'arrivée des vallons sur la plaine du Var.

On remarquera que cela correspond aux coteaux à l'exception de la partie sur Nice. Contrairement à Saint-Laurent-du-Var l'embouchure à Nice semble être aménagée.

Sur ce plan apparaît un projet d'endiguement en rive droite.

En tenant compte de l'imprécision du document, la réalisation de la digue des Sardes a réduit l'espace de liberté du Var d'environ 15 à 20% en surface.





### 4.3.1.3. LA BASSE VALLEE DU VAR EN 1951

A la fin de la seconde guerre mondiale, l'agriculture est encore majoritaire dans la plaine grâce aux terrains extrêmement fertiles, bien nourris par les crues du Var qui déposent les limons. De plus, la nappe peu profonde fournit une grande quantité d'eau.

La possibilité d'exploiter aisément, de manière industrielle, les gisements alluvionnaires de la basse vallée a entraîné une surexploitation notable de la ressource. Au total ce serait près de 50 millions m<sup>3</sup> de matériaux qui ont été extraits en 40 ans, représentant 150 ans d'apports naturels.

Les photographies ci-dessous représentent la basse vallée du Var en 1951 en vue oblique.



L'embouchure du Var - vue vers l'aval avec le pont Napoléon.

La zone de Cap 3000 en rive droite n'est pas encore endiguée.



Vue sur Nice et Saint-Laurent-du-Var - vue vers l'amont.

Vue sur Les communes de La Gaude et Saint-Jeannet (à gauche des photographies) et Nice (à droite) – vues vers l'amont.

La plaine de Saint-Jeannet n'était pas encore endiguée.



Vue sur Gattières et Nice –  
vue vers l'amont



Vue sur Carros non endiguée à l'époque –  
vue vers l'aval



Vue sur l'actuel plan d'eau du Broc, seule la rive gauche du Var est endiguée – Vue vers l'amont.



Vue sur la confluence de l'Estéron avec le Var – Vue vers l'amont.  
Le bec de l'Estéron n'était pas encore endigué.

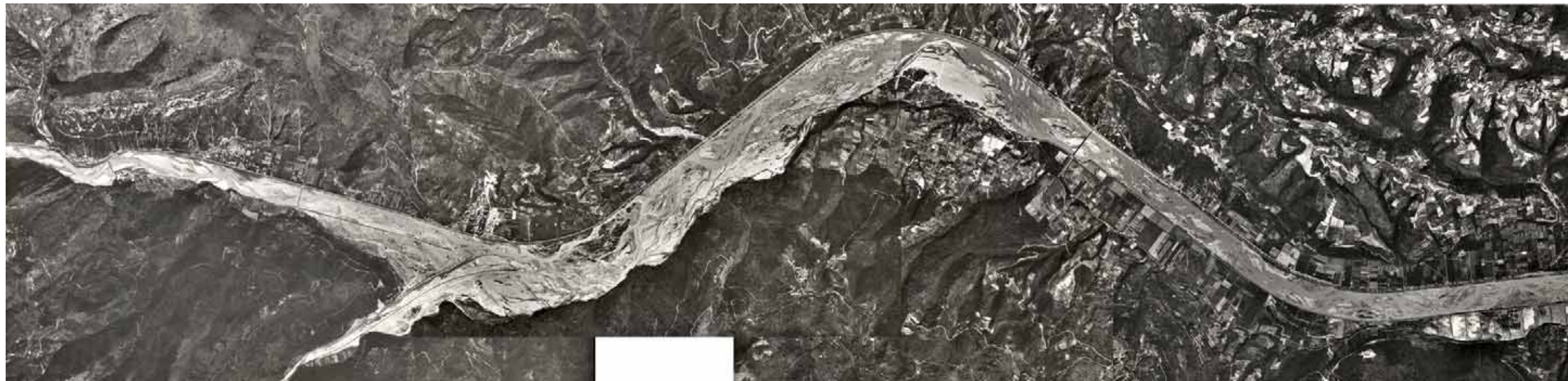




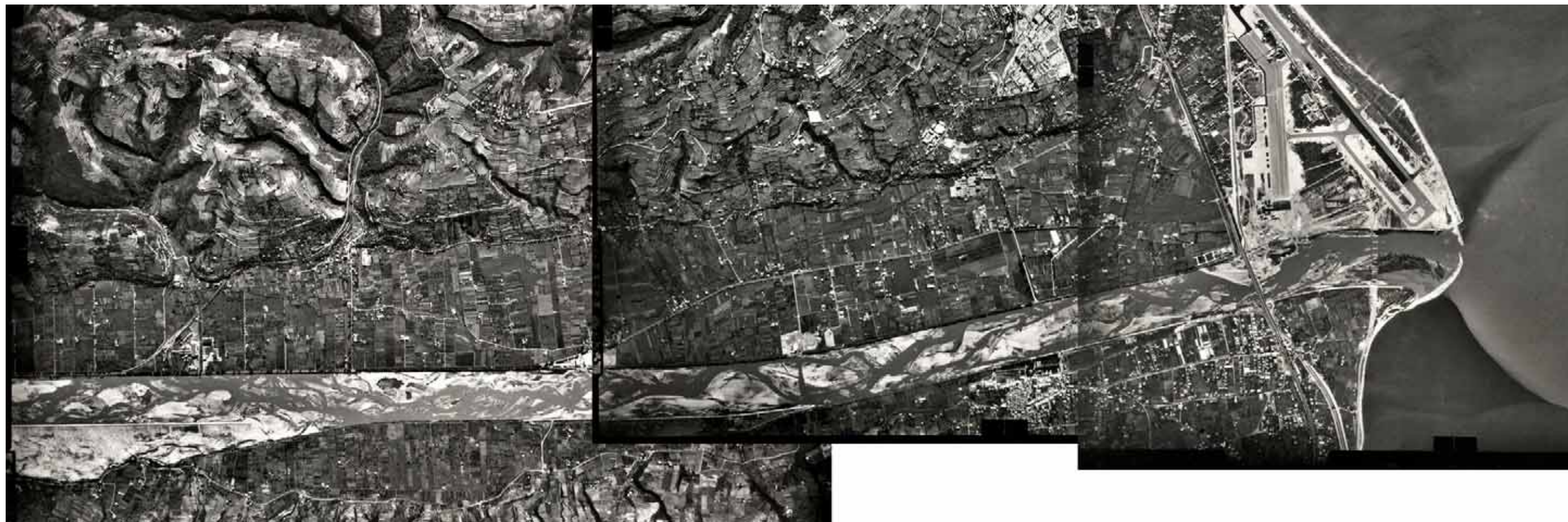
#### 4.3.1.4. LA BASSE VALLEE DU VAR ENTRE 1955 ET 1964

Les photographies aériennes ne sont pas complètes sur l'ensemble de la basse vallée du Var pour ces deux campagnes. Le Bec de l'Estéron est formé, l'endiguement de l'actuel plan d'eau du Broc commence.

*Campagne 1964*



*Campagne 1955*



#### 4.3.1.5. LA BASSE VALLEE DU VAR EN 1969

Les casiers du bec de l'Estéron sont visibles, l'endiguement de l'actuel plan d'eau du Broc est quasiment réalisé et on remarque les premiers « casiers » de la future ZI de Carros-Le Broc sur la commune de Carros. Les seuils sur le Var sont en cours de réalisation. Les photographies aériennes ne sont pas complètes sur l'ensemble de la basse vallée du Var pour cette campagne.

##### Extrait « SAGE du Var »

*L'endiguement progressif du Var a eu pour conséquence un léger exhaussement des fonds par dépôt des graviers. Les premières extractions apparaissent donc comme un remède à cet exhaussement. Mais la surexploitation des gravières entraîne petit à petit le basculement du lit et l'abaissement de la nappe.*

*Cela va conduire à prévoir la réalisation de 16 seuils et à mener à bien l'exécution de 11 d'entre eux. La fonction première des seuils est de maintenir artificiellement la ligne d'eau d'étiage, afin d'éviter que le Var ne draine la nappe. La deuxième fonction est d'empêcher l'effondrement des digues et des ponts, par suite de l'affouillement de leurs fondations. La crête de chaque seuil est fixée au niveau du Var de 1912, tel qu'il avait été levé par le « Service des grandes forces hydrauliques » (administration des « Ponts et Chaussées »). Ces seuils vont redessiner la ligne d'eau du Var en la décomposant en biefs séparés par des chutes de l'ordre de 5 mètres.*



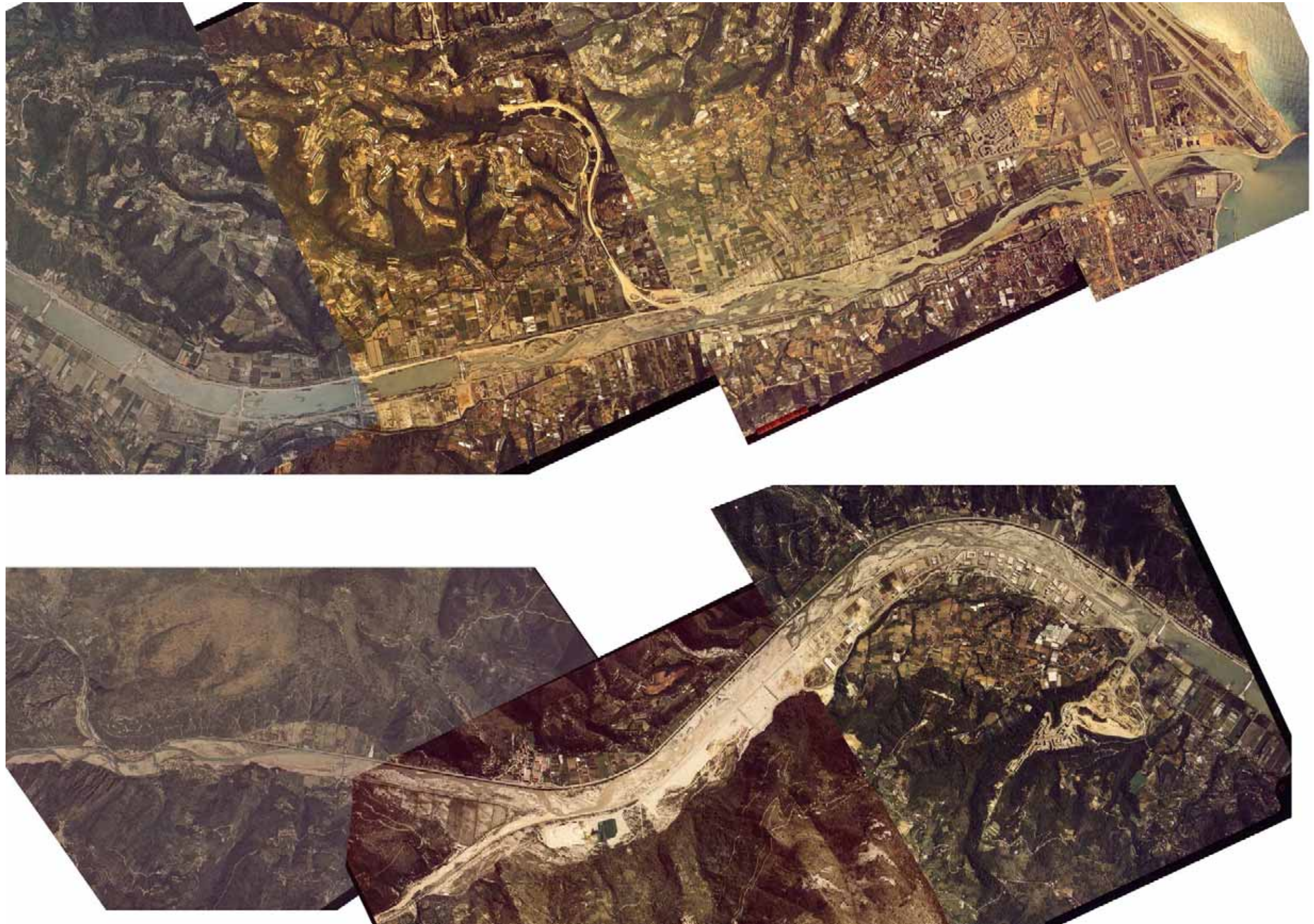


#### 4.3.1.6. LA BASSE VALLEE DU VAR EN 1975

L'endiguement de la Manda au plan d'eau du Broc est maintenant réalisé, on remarque le tracé de la future autoroute A8. Les seuils 1 à 7 sont réalisés.

##### **Extrait « SAGE du Var »**

*Dans les 3 derniers kilomètres du cours du Var, l'endiguement se poursuit avec le développement de Saint-Laurent, la construction de l'autoroute A8 ou même des remblais sauvages. Cette restriction sera particulièrement dommageable car la pente du Var étant plus faible qu'en amont, l'écoulement moins rapide exige des sections plus grandes.*



#### 4.3.1.7. LA BASSE VALLEE DU VAR EN 1982

L'ensemble des endiguements de la vallée du Var n'a pas évolué, seul le seuil 16 – au niveau du pont Charles Albert – n'est pas encore réalisé.

##### **Extrait « SAGE du Var »**

*Le dépôt des limons entre les seuils va entraîner le développement d'une végétation rivulaire exubérante et exogène. Cette végétation va piéger encore plus de limon dans un cycle qui s'auto-alimente. La zone comprise entre les seuils 10 et 2, bien que constituant un milieu totalement artificiel, va être classée en zone de réserve ornithologique. Si ce développement améliore la qualité du milieu, il diminue la capacité d'écoulement des crues.*

*Pour répondre aux besoins de consommation électrique locale, les seuils ont été aménagés pour l'hydroélectricité postérieurement à leur construction. Si l'impact économique est positif, les effets sur les lignes d'eau et sur le charriage des matériaux sont très pénalisants, les seuils n'étant pas conçus au départ pour cette fonction. De plus les micro-centrales ont été installées au tiers de la largeur du lit et se sont accompagnées de la construction de routes d'accès. En plus de l'élévation des niveaux en crue, l'hétérogénéité des courants sur le seuil a favorisé l'érosion des radiers.*



#### 4.3.1.8. LA BASSE VALLEE DU VAR EN 1994

En 1994, deux campagnes ont été réalisées. L'une avant la crue « historique » du Var qui s'est produite le 5 novembre 1994 et la deuxième campagne, le 12 novembre 1994. On voit encore le Var avec un débit important. L'ensemble des seuils sont réalisés mais le 2 et le 3 ont été partiellement détruits par la crue de 1994.

Deux secteurs de la campagne du 12 novembre 1994 sont manquants, ils ont été remplacés dans l'assemblage par ceux de la campagne précédente de la même année.

##### Extrait « SAGE du Var »

*[Avec l'ensemble des travaux réalisés] La largeur d'écoulement disponible pour le fleuve s'est ainsi réduite pour se fixer à une largeur moyenne de 300 mètres entre digues voire moins en certains points localisés sur l'ensemble de la basse vallée. La surface dévolue à la rivière a diminué de 58 % ( de 15.25 km<sup>2</sup> à 6.25 km<sup>2</sup> ) entre 1800 et 1997, entre le Gabre et la Mer.*

*Avec la crue majeure de 1994 (débit estimé à environ 3000 m<sup>3</sup>/s) le Var rappelle qu'il a besoin d'un espace minimum pour évoluer :*

- *Rupture du seuil 2 puis du seuil 3 avec déstabilisation du seuil 4, mettant en évidence le risque de rupture des seuils « en château de carte ».*
- *Le point bas de la digue de l'autoroute A8 (digue Escota) en rive gauche a provoqué une importante submersion sur Nice, jusqu'à l'aéroport et la préfecture.*
- *En rive droite au niveau du Pont Napoléon III, la limite de débordement était presque atteinte, menaçant le centre commercial CAP 3000.*



#### 4.3.1.9. LA BASSE VALLEE DU VAR EN 2004

On remarque le début de la réalisation de l'actuelle RD6202 bis.

##### **Extrait « SAGE du Var »**

*L'ensemble de la base vallée du Var, en aval du Plan du Var, présente un système sédimentaire déficitaire. Il en résulte un déséquilibre morphologique marqué. Ce déséquilibre a des conséquences diverses suivant les tronçons.*

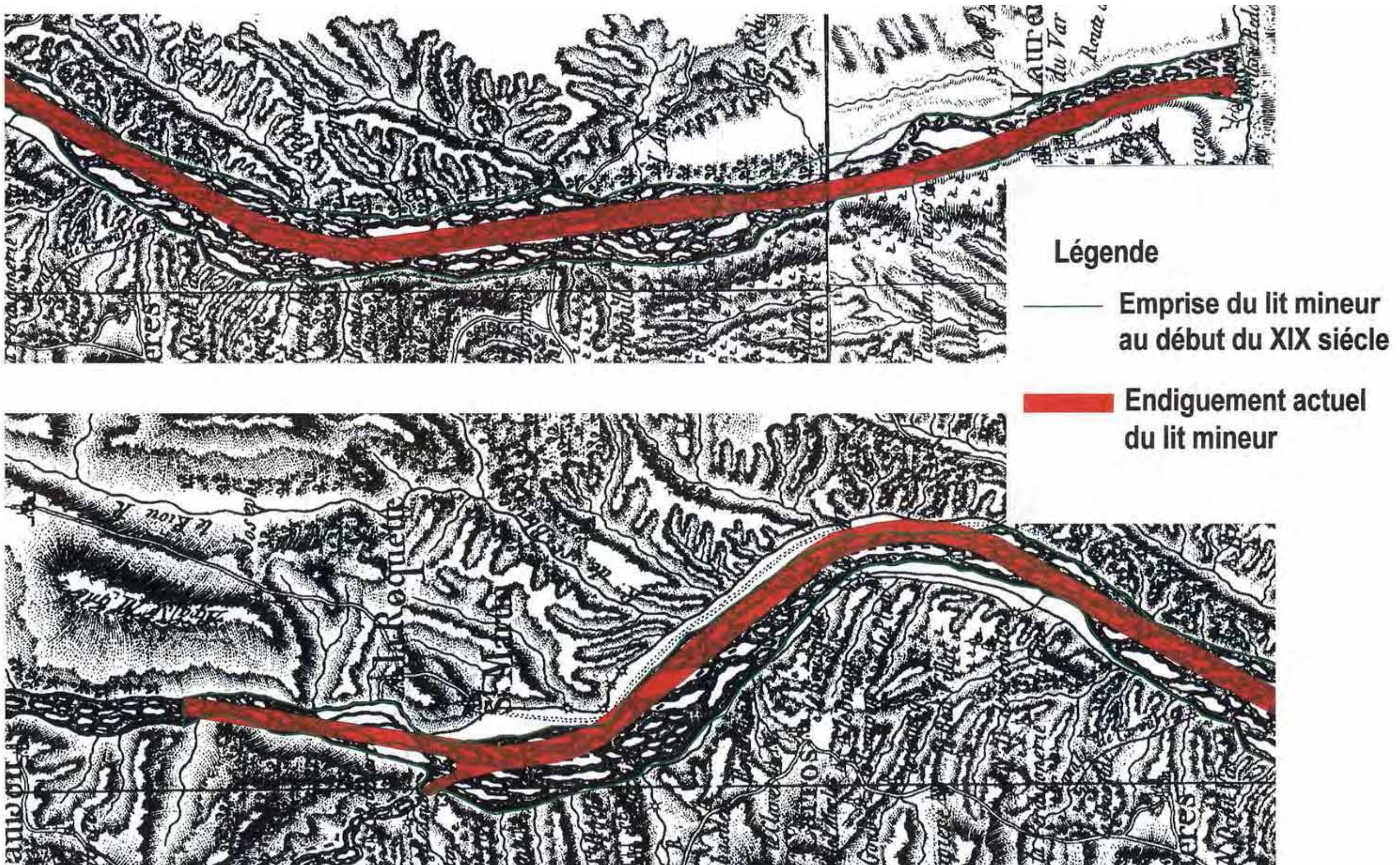
*Les apports solides de la Vésubie limitent l'abaissement du lit. Mais le transport solide n'a toujours pas retrouvé dans ce tronçon son « activité naturelle ».*

*Une comparaison des profils en long issus des photogrammétriques de 1998 et de 2002 montre un enfoncement du lit quasiment généralisé de l'ordre de 1 mètre, le niveau aval étant fixé par le seuil 16.*



#### 4.3.1.10. ACTIVITES DU VAR – EVOLUTION DE L'ENDIGUEMENTS DU VAR

Ce document provient de l'étude globale du Var réalisée en 1999 par Sogreah pour le compte de la DDE06. Ce document permet de visualiser l'endiguement du Var entre son état au début du 19<sup>ème</sup> siècle et son état aujourd'hui.





## 4.3.2. EVOLUTION ET ACTIVITE DU VAR

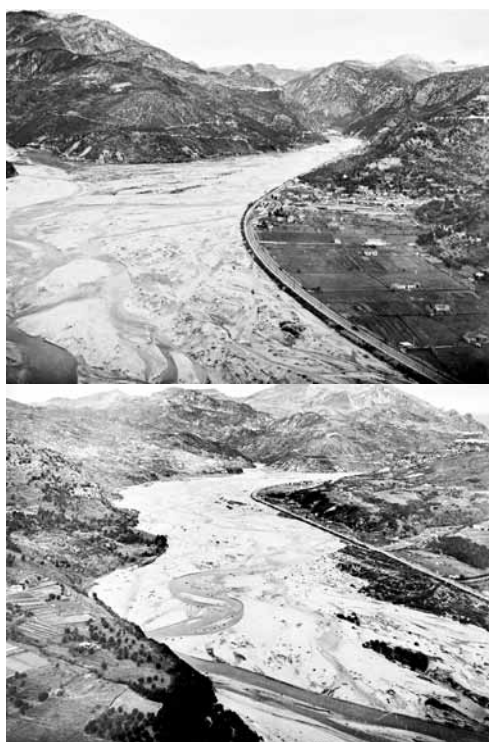
### 4.3.2.1. LE PLAN D'EAU DU BROC ET LE BEC DE L'ESTERON

**En 1759**



**En 1951**

Aucune évolution notable



**En 1946**

L'endiguement en rive gauche est déjà réalisée. La rive droite est laissée au Var.



**En 1964**

L'endiguement du bec de l'Estéron est fait, celui du plan d'eau du Broc commence.



**En 1969**

L'endiguement du plan d'eau du Broc est presque réalisé.



**En 1975**

L'endiguement est réalisé, le plan d'eau du Broc se forme.



**En 2004**

Depuis 1975, l'aménagement de ce secteur n'a pas évolué, le lit du Var par contre s'est enfoncé.





### 4.3.2.2. LA ZONE D'ACTIVITES DE CARROS – LE BROC

**En 1759**



**En 1951**



**En 1964**

Aucune évolution notable



**En 1969**

L'endiguement de l'actuelle zone d'activités de Carros – Le Broc commence. Il manque une photographie à cette campagne.



**En 1975**

L'endiguement de l'actuelle ZA de Carros –  
Le Broc est terminé.



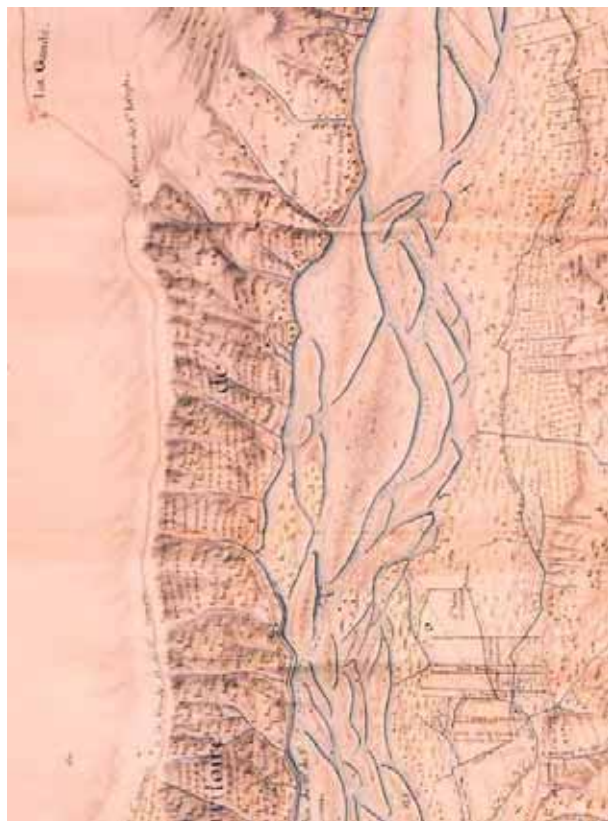
**En 2004**

Depuis 1975, la physionomie de ce secteur n'a pas évolué.



### 4.3.2.3. SECTEUR DE LA BARONNE A LA GAUDE

**En 1759**



**En 1951**



**En 1955**

L'endiguement de la Gaude est en cours.



**En 1964**



**En 1975**

L'endiguement de la Gaude est terminé.



**En 2004**



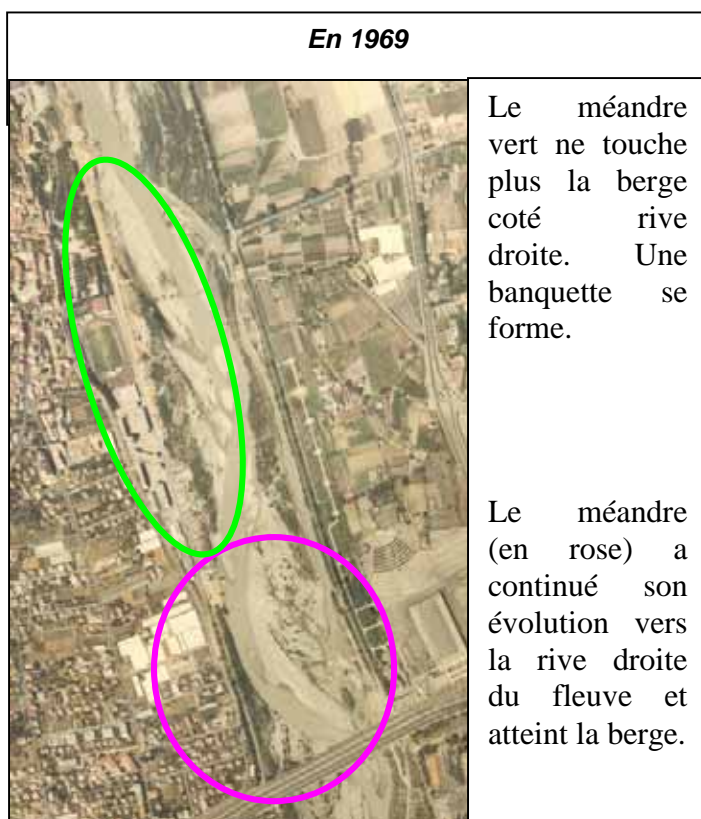
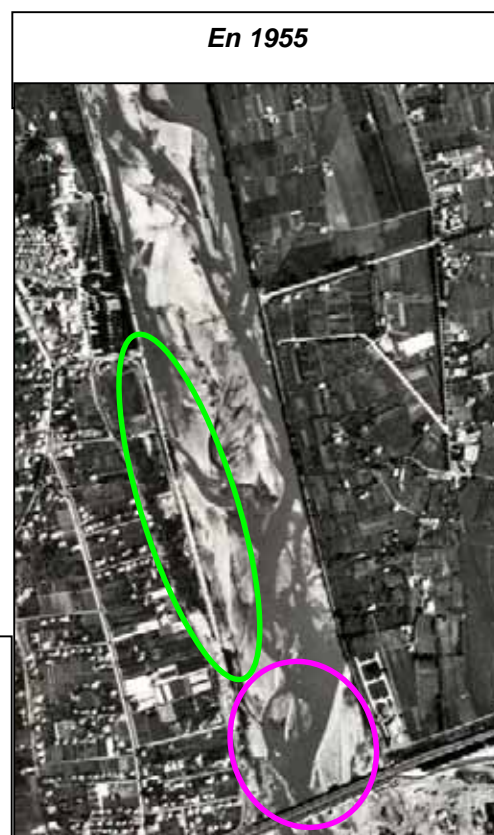


#### 4.3.2.4. ACTIVITES DU VAR – EVOLUTION DES MEANDRES AU DROIT DE SAINT-LAURENT-DU-VAR

**En 1951**  
Le Var venait méandrer proche des berges de Saint-Laurent-du-Var.  
*Pour une meilleure lisibilité le secteur étudié est colorisé*



Le méandre (en vert) s'éloigne de Saint-Laurent-du-Var et on remarque que le méandre au niveau du pont Napoléon se rapproche de sa rive droite (en rose).



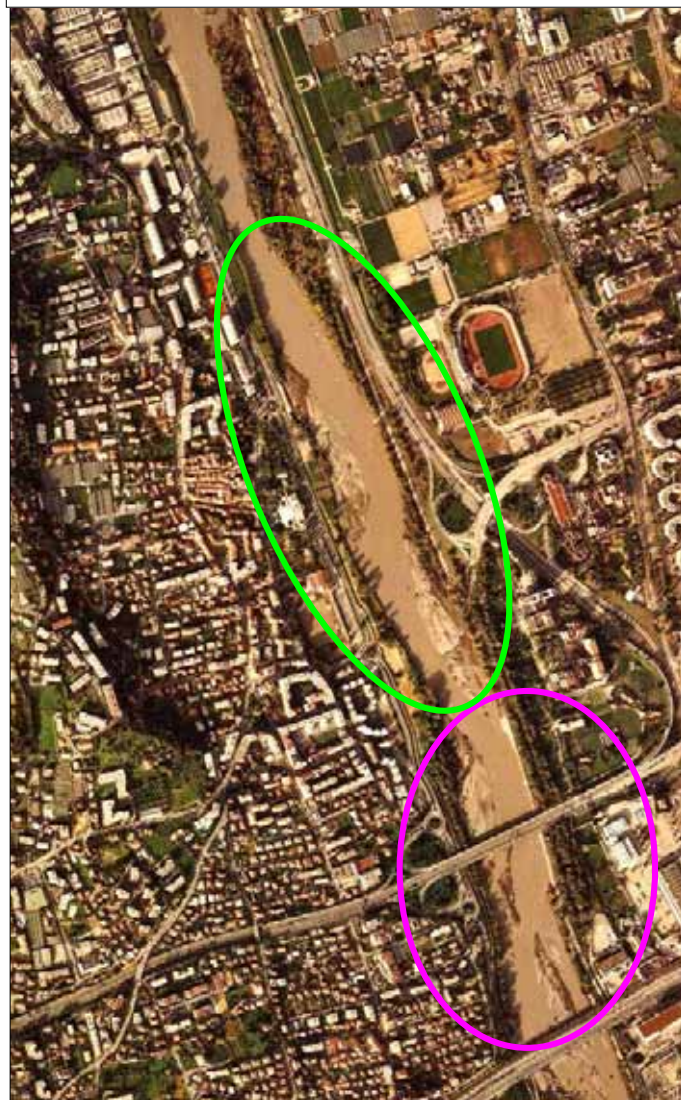
**En 1982**

Peu d'évolution

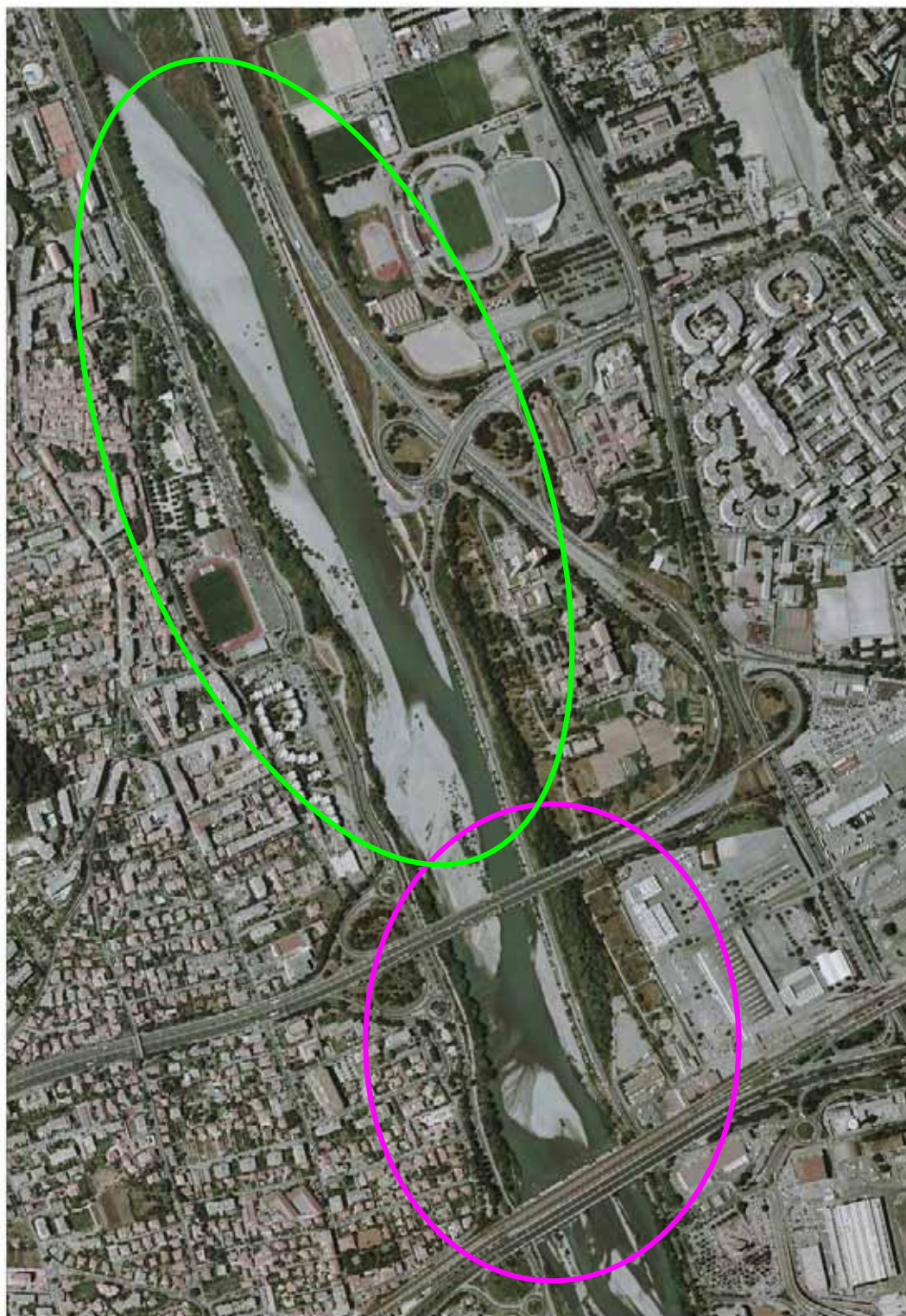


**En 1994**

Au niveau du méandre vert la banquette qui occupait les  $\frac{3}{4}$  du lit du Var a entièrement disparue.  
Le méandre rose en remontant a attaqué la banquette à l'amont de l'autoroute A8.



*En 2004*



Le méandre rose évolue vers l'aval.



#### 4.3.2.5. ACTIVITES DU VAR – EVOLUTION DES MEANDRES AU DROIT DE BONSON

Les photographies aériennes des différentes campagnes sur le secteur de Bonson sont assez explicites. A chaque campagne, on trouve une forte évolution des méandres .





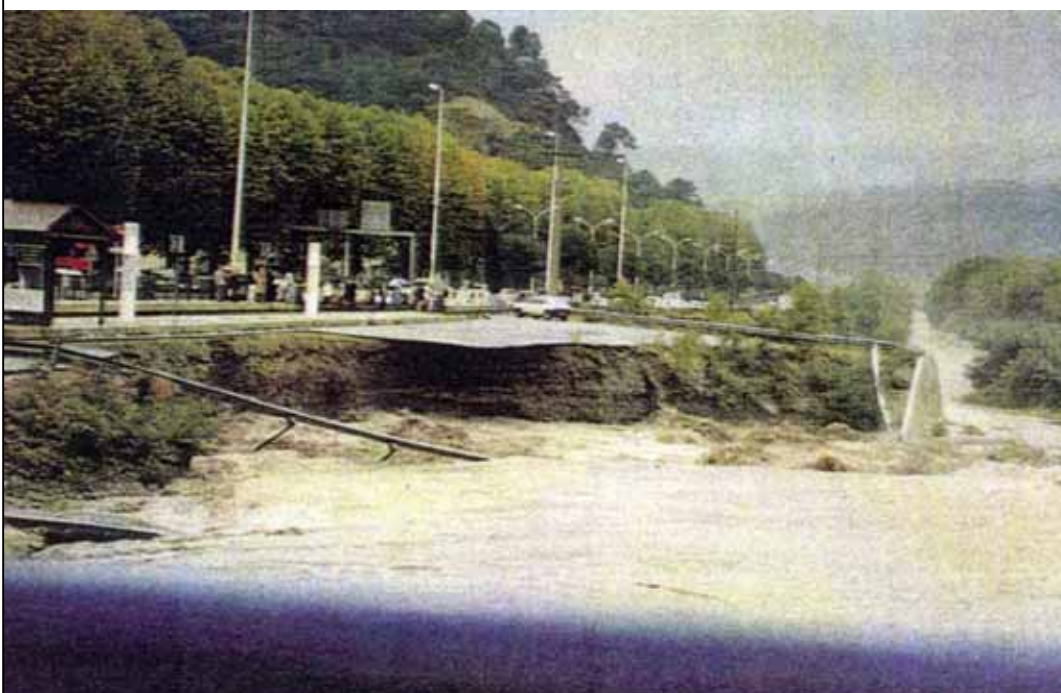
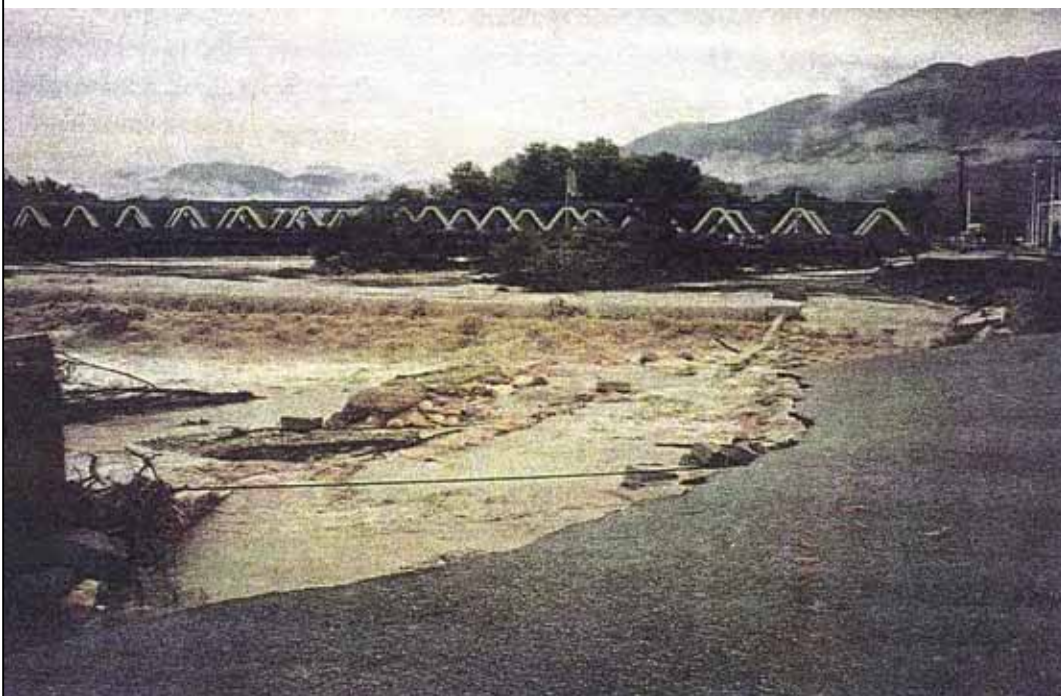
#### 4.3.2.6. ACTIVITES DU VAR – EROSION DES BERGES ET DIGUES PAR LE VAR

**Lors de la crue de 1910**  
L'endiguement de Gattières et la route RD209 ont subi de lourds dégâts

<p>PONTS ET CHAUSSÉES</p> <p>DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES</p> <p>SERVICE</p> <p>ARRONDISSEMENT DU NORD-EST</p> <p>M. HOUËL Ingénieur ordinaire</p> <p>M. IMBERT Ingénieur en chef</p> <p>Numéro d'ordre du Registre</p>	<p style="text-align: right;">A Nice, le 7 Février 1911. Rue du Palais (Préfecture)</p> <p style="text-align: center;">RIVIERES NAVIGABLES ET FLOTTABLES</p> <p style="text-align: center;">Associations syndicales - Endiguements</p> <p style="text-align: center;"><b>RAPPORT DE L'INGÉNIEUR</b></p> <p>Durant le mois de Décembre 1910 d'abondante pluies sont tombées dans le Département et ont causé de terribles ravages sur de nombreux points : les rivières ont subi des crues très importantes; ainsi le Var s'est élevé à plus de 3 mètres au-dessus de l'étiage atteignant presque ainsi la même hauteur qu'en 1882, plus grande crue connue jusqu'ici; les travaux d'endiguement ont particulièrement souffert : aussi la Route Nationale N° 209 a été emportée sur une longueur de plus de 200 mètres en bordure du fleuve, et le long de la digue de Gattières récemment achevée les dégâts ont été très importants. M. le Ministre de l'Agriculture a été mis au courant de cette situation et M. le Préfet nous a demandé de dresser un projet des réparations à exécuter et travaux de défense à engager pour mettre cet important ouvrage à l'abri de tout danger nouveau. - Le présent rapport et le dossier qui l'accompagne répondent à ce désir.</p>
--	---



*Lors de la crue du 05 novembre 1994*  
Erosion du Var au Niveau du pont de la Manda



*Lors de la crue du 12 janvier 1996*  
Erosion du Var au Niveau de la RD 99 menant à l'aéroport

