

PREFECTURE DU VAR
COMMUNE DE LA MOLE
ET COMMUNE DE COGOLIN

PROCES - VERBAL

Le VINGT QUATRE FEVRIER DEUX MILLE DOUZE à 15heures

Remis ce jour, à l'AEROPORT DU GOLFE DE SAINT TROPEZ (A.G.S.T) à LA MOLE, le pétitionnaire, représenté par son Directeur en exercice, Monsieur Pierre FOURQUES, élisant domicile en ses bureaux locaux de l'aéroport de La Mole, à LA MOLE(Var).

**Enquête publique du 16 janvier au 17 février 2012,
suite à l'arrêté de Monsieur le Préfet du Var,
en date du 20 Décembre 2011 n° 2011/49.**

**PROCES-VEBAL DES OBSERVATIONS ORALES OU ECRITES
DU PUBLIC, ELUS, ASSOCIATIONS, SYNDICATS ET PARTIS POLITIQUES**

Formulées pendant toute la durée de l'enquête publique, du 16 janvier au 17 février 2012, ou bien lors des permanences du Commissaire enquêteur, les 16 janvier, 24 janvier, 1^{er} février, 9 février et 17 février 2012.

Dans le cadre de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation, au titre de la loi sur l'eau, visant « LA MISE EN SECURITE DE LA TOTALITE DE LA PISTE DE L'AEROPORT DE LA MOLE, et sur les Communes de LA MOLE et de COGOLIN. »

Conformément à l'article 9 de l'Arrêté préfectoral du 20 décembre 2011, je vous prie de trouver ci-après les observations écrites ou orales formulées par le public, les élus, les Syndicats, Associations et Partis Politiques sur les deux communes en question, et pour lesquelles vous devez, **dans un délai de 22 jours, produire un mémoire en réponse**, à me remettre.

Pour mémoire, la SA AEROPORT DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ a déposé une demande d'autorisation, au titre de la loi sur l'eau, conformément au décret n° 93 – 742 du 29 mars 1993, relatif aux procédures d'Autorisation et de Déclaration prévues par les articles L 241-1 et suivants 214-1 et suivants et R 214-88 et suivants du Code de l'Environnement.

Et ceci, afin que soit réalisée la mise en sécurité de la totalité de la piste de l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez, envisageant de modifier l'extrémité Est de la piste, avec un dévoiement du cours d'eau de la Mole, sur les communes de La Mole et de Cogolin.

La présente enquête ne concerne que la loi sur l'eau dans les formes des articles L 214 –1 et suivants du Code de l'Environnement.

G .

Préambule

Les Populations, les élus, les Syndicats, les associations et les partis politiques ont émis majoritairement, un avis défavorable au projet.

Les observations enregistrées ont été regroupées et synthétisées par le Commissaire enquêteur, par thèmes.

Observations regroupées et synthétisées par thèmes

- 1) Bon nombre de citoyens et d'associations se sont émus des « répercussions » du projet sur la santé, sur l'hygiène et surtout sur la sécurité des habitants de La Mole.
- 2) D'autres participants ont observé que le dévoiement de la rivière allait créer un déséquilibre écologique au niveau de la biodiversité.
- 3) Il m'a été fait observer, d'autre part, que le système d'absorption des crues allait être faussé, et des répercussions seraient alors observées sur la commune de Cogolin, ainsi que sur la bande côtière. Le phénomène d'inondation sera plus soutenu en aval. Le bassin de recharge subira un appauvrissement de l'alimentation des nappes.
- 4) Unaniment, il a été précisé que « la Vallée de la Mole » était un site remarquable à plein d'égards, et que le projet était impactant sur le milieu ambiant.
- 5) Plusieurs particuliers se sont inquiétés du non-respect des normes de sécurité, hauteurs d'approche et angles d'atterrissage, notamment par le couloir Est.
- 6) L'opinion publique, relayée par les élus, les associations, syndicats et partis politiques, m'a fait observer que les éventuels travaux seraient générateurs d'un risque de pollution sur les nappes alluviales et phréatiques, surtout en raison de la « vulnérabilité » de la nappe.
- 7) On m'a fait observer qu'un accroissement des passagers entrainerait une augmentation du trafic routier, avec, en pleine saison, tous les inconvénients qui en découlent, à savoir, saturation du réseau routier émission de CO2 etc....
- 8) Que la réglementation de l'Aviation Civile devrait être scrupuleusement respectée, ce qui n'est manifestement pas le cas.
- 9) La population, les élus, syndicats et associations, m'ont déclaré que le projet de « dévoiement », implanté en zone Ac, était contraire au règlement du zonage en question, et qu'il nécessitait une modification du PLU, afin d'accueillir le projet.
- 10) De même, il m'a été indiqué que le projet était contraire avec les dispositions du SCOT et notamment avec l'article 4.3.2, définissant « le maintien de l'emprise actuelle ».

9.

- 11) Dans le dossier d'enquête, il est stipulé que la zone étudiée était située dans la « zone d'influence » du captage de Val d'Astier.
Que, de plus, le projet était implanté à l'intérieur de l'étude de l'expansion du périmètre rapproché de ce captage. Et que, par voie de conséquence, certaines prescriptions édictées par l'hydrogéologue seraient incompatibles avec les travaux.
- 12) Un élu a contesté que l'aéroport soit un acteur économique important.
- 13) Dans le même registre, il a été remarqué que le volet « développement économique » était manquant.
- 14) Unanimement, il m'a été fait observer que le volet sécuritaire était un « prétexte » pour masquer un développement économique...
- 15) Plusieurs personnes s'interrogent sur les critères définis par le pétitionnaire, découlant de la notion de « développement durable ».
- 16) Une association estime que la procédure découlant de la réunion de la « Commission consultative de l'environnement de l'aéroport » du 29 mars 2011 était incomplète, le compte rendu n'ayant été ni entériné ni notifié dans les délais aux membres de la commission (article L 571-13 du Code de l'Environnement), précisant, d'autre part, que ce compte rendu aurait dû être annexé au dossier d'enquête publique, avec l'avis de la commission.
- 17) L'attention du Commissaire enquêteur a été attirée par le fait que le dossier d'enquête publique ne comporte aucune indication précise se rapportant aux nuisances sonores découlant du projet. Il semble, d'autre part, que le « plan de protection atmosphérique » ne soit pas visé dans le dossier.
- 18) Il m'a été fait observer que le projet était contraire au règlement du PPRI de la commune de La Mole. Les travaux prévus, notamment le remblaiement, est interdit en zone inondable. Le projet nécessiterait une révision du PPRI.
- 19) Certains se sont interrogés sur une « dérogation » se rapportant à l'exploitation de la piste de l'aéroport par rapport à la route nationale.
- 20) Plusieurs personnes se sont émues du fait que le dossier d'enquête publique était incomplet, il n'y avait pas d'étude sanitaire et humaine sur la commune de La Mole.
- 21) Absence d'analyse physico-chimique et bactériologique de la qualité de l'eau au niveau du méandre dévoyé.
- 22) Les concertations prévues à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, ainsi que les orientations en la matière, telles que définies dans le rapport public 2011 du Sénat, n'étaient pas visées au dossier d'enquête publique.
- 23) Sur le plan réglementaire, il m'a été, en outre, précisé, qu'il y a discordance entre les articles R 214-88 et R 214-89 du Code de l'Environnement, et l'article L 211-7 (se rapportant aux travaux réalisés par les collectivités territoriales et syndicats, dans la

9.

mesure où le projet est déclaré « d'urgence » ou « d'intérêt général » et la finalité du projet.

De même, l'article R 214-90 du Code de l'Environnement, précisant que l'enquête publique réalisée au titre de l'article L 214-1 du Code de l'Environnement peut servir, d'une part à une enquête préalable à une déclaration d'urgence, d'intérêt général ou utilité publique, et, d'autre part, l'enquête publique prévue par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

En foi de quoi, Monsieur le Préfet du Var, à l'issue de l'enquête publique, pourrait délivrer non seulement l'autorisation « loi sur l'eau » mais aussi une déclaration d'urgence ou d'I G , ouvrant ainsi la voie à une déclaration « d'utilité publique » au nom de la sécurité... !!!

- 24) Il m'a été fait observer que le dossier d'enquête publique était incomplet, et qu'il manquait :
 - Une étude d'impact relative à l'évolution et à la modification du trafic des avions lourds.
 - Une étude opérationnelle et réglementaire réalisée par la DGAC Sud-Est, démontrant la faisabilité de ces travaux et leurs conséquences.
- 25) Unaniment, il m'a été précisé que le projet va changer le phénomène des crues. L'alimentation des nappes se réduira, et le phénomène d'inondation se déplacera en aval.
- 26) Les syndicats des eaux ont conclu, qu'en ce qui concerne « l'aspect morphologique », on ne peut pas qualifier le « dévoiement » du cours d'eau de La Mole comme « écologique », puisqu'il ne satisfait pas aux règles élémentaires de restauration morphologique des cours d'eau.
- 27) Dans le dévoiement, l'augmentation de la pente va entraîner un accroissement de la capacité hydraulique, avec un impact moindre au niveau des crues touchant les prairies voisines.
- 28) La digue située à l'extrémité Est de la piste est arasée, ce qui n'a pas été pris en compte dans l'étude hydraulique annexée au dossier d'autorisation.
- 29) Plusieurs personnes se sont émues de la portée des servitudes aéronautiques, et de leurs effets sur la ripisylve, entraînant le phénomène « d'eutrophisation », avec dégradation de la qualité de l'eau, touchant la faune et la flore.
- 30) Le Syndicat des eaux de la Gisle a précisé que le document d'incidence ne fait pas mention du « Barbeau Méridional », alors qu'il est visé dans l'expertise écologique (page 41 de l'annexe 6). Or le pétitionnaire définit sa volonté de favoriser son maintien sur le site, et notamment sur la portion du dévoiement. De plus, les servitudes aéronautiques ne permettent pas de développer une ripisylve à l'identique des zones non influencées.
- 31) Plusieurs participants m'ont déclaré que la « morphologie » du cours d'eau ne semblait pas avoir été suffisamment étudiée.

5

- 32) Le même Syndicat des Eaux de la Giscle m'a fait remarquer que les futurs travaux auraient un effet néfaste sur la qualité de l'environnement, et notamment sur le milieu aquatique et la qualité de l'eau.
- 33) Plusieurs associations estiment que le projet aura un impact certain sur la continuité biologique, en contradiction avec l'article L 214-17 1 du Code de l'Environnement, et qu'aucune garantie suffisante, tant technique que scientifiques n'est donnée.
- 34) La zone étudiée est infestée par «l'Ailante», espèce hautement envahissante et qui prospère massivement sur la rivière.
Or les mesures de compensation auraient pu prévoir une campagne d'éradication.
- 35) Unanimement, les participants ont soulevé la question de la « nappe affleurant » particulièrement vulnérable (telle que définie au dossier d'enquête publique) et le cas d'une pollution accidentelle.
A ce sujet, le captage de Val d'Astier nécessitera les mesures de protection particulière, et il aurait été important de pouvoir les définir dans le dossier.
- 36) Il a été fait remarquer au Commissaire enquêteur que le dossier ne fait pas état des améliorations importantes apportées à la qualité de l'eau.
Les raisons de la pollution ne sont plus la station d'épuration de La Mole et l'usine des eaux de la Vernes.
- 37) La population de La mole et des élus m'ont déclaré, que le contrat rivière était non pas un contrat d'entretien du cours d'eau mais un véritable plan d'actions. Ainsi le projet tel que défini au dossier d'enquête publique est à l'opposé des objectifs définis dans le programme d'entretien DIG et porté par le Syndicat des eaux de la Giscle.
- 38) Les participants m'ont interpellé sur la «mise en sécurité de la piste» par la trouée Est, à savoir : Quid, dans le cadre d'un atterrissage Est-Ouest, quelle marge de sécurité dans ce sens ???
- 39) Une association a précisé que le changement de destination dans les zones d'expansion des crues est interdit.
- 40) Plusieurs particuliers et associations s'interrogent sur la nécessité du projet, alors que l'aéroport de Toulon-Hyères est à 30 minutes en voiture.
- 41) Une grande majorité des populations concernées a déclaré que le développement du trafic aérien dans la Vallée de la Mole, était contraire à toutes les orientations prises par la France en matière de défense de l'environnement.
- 42) Des associations ont fait observer que « l'Office de Contrôle des Vols (OCV), dans une expertise de 1997 a signalé cet aérodrome comme potentiellement dangereux...
Pourquoi augmenter les risques en augmentant la masse de avions au décollage ?
- 43) Plusieurs personnes se sont émues de la localisation du projet classée en zone ZNIEFF II terrestre, alors qu'il s'agit d'une vallée remarquable dans son environnement, et que la réalisation du projet risque d'impacter fortement le site.

9.

- 44) Des défenseurs de la faune, ont parlé de risque d'éradication de la « cistude d'Europe », dans la mesure où elle serait transplantée dans le dévoiement, en milieu artificiel.
- 45) Plusieurs propriétaires fonciers s'inquiètent d'une éventuelle moins-value supportée par leurs terrains, en raison des nuisances, et surtout des servitudes aéronautiques.
- 46) Il m'a été fait observer que le dossier était incomplet, voir notamment: V-1-5 Hydrogéologie, eaux souterraines, où il est indiqué: « Dans le secteur de l'aérodrome, les relations nappe-rivière n'ont pas fait l'objet de mesures spécifiques, de sorte que la vulnérabilité de la nappe dans ce secteur reste à préciser... »
- 47) Bon nombre de participants à l'enquête publique m'ont précisé, que dans le cadre du projet, en ce qui concerne la protection de la « faune », le projet prévoit la capture et la destruction de l'habitat d'espèces rares et/ou protégées (La Cistude et la Decticelle). Il n'y a pas trace au dossier de l'autorisation préalable du « Centre national de protection de la nature (CNP) ».
- 48) Sur Cogolin et La Mole, bon nombre d'associations, de syndicats, d'élus, ainsi que les populations se sont émus du risque de destruction des espèces protégées ou endémiques, et réclament une expertise en amont du présent dossier.
- 49) Une association déplore une contradiction dans le dossier d'enquête publique, portant sur l'impossibilité de concilier « la minimisation de l'impact du chantier sur les espèces vivantes, alors même que le pétitionnaire prévoit que les travaux auront lieu (page 102) en période d'étiage de la rivière. Or l'étude (page 89) précise que la minimisation de l'impact implique d'éviter les travaux sur une période allant de mars à octobre.
- 50) Il a été indiqué au Commissaire enquêteur que le détournement de la rivière présentera un coude très important, pouvant entraîner, par fortes crues, des dégradations très prononcées des berges.
- 51) Unanimement l'opinion publique s'est émue sur le plan de la sécurité du projet. Car d'après le dossier l'utilisation totale de la piste, dont les 150 m à l'extrémité est, permettra d'accueillir, par le trouée est, des avions plus... « performant » sinon plus gros... Or la topographie générale du site alentour, a été qualifiée de difficile, sinon dangereuse, obligeant les pilotes utilisateurs à être détenteurs d'une certification spéciale ou qualification. Dans le dossier d'enquête publique il est mentionné que les avions en cas d'incident pourraient continuer à rouler sur la prairie, et ce dans le sens ouest-est, au décollage. Mais le doute exprimé, est dans le sens de l'atterrissage, toujours par la trouée est, dans le sens est-ouest. Dans ce cas précis où serait le principe de précaution et la marge de sécurité en bout de piste ?



Et ce, suite à notre réunion au siège de l'AEROPORT DU GOLFE DE SAINT TROPEZ –La Mole, en présence de Monsieur Pierre FOURQUES, son Directeur, j'ai fait part des différentes observations reprises dans le procès-verbal.

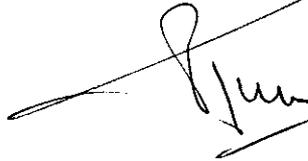
Il vous appartient, conformément à l'article 9 de l'arrêté Préfectoral du 20 décembre 2011, de me faire parvenir votre mémoire en réponse sous 22 jours.

**Le Commissaire enquêteur
Hervé GAUTIER**



Reçu le 24 Février 2012

P. FOURQUES



**AEROPORT INTERNATIONAL
SAINT-TROPEZ**
Siège Social Aérodrome de LA MOLE
83310 LA MOLE FRANCE
Tél. 33 (0)4 94 54 76 40 Fax 33 (0)4 94 54 76 62
R.C ST TROPEZ B 597 180 470