

République Française  
Département du Var

Mairie de LA MOLE et  
Mairie de COGOLIN

**AEROPORT DU GOLFE DE SAINT TROPEZ (AGST)  
LA MOLE**

**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE  
À LA DEMANDE D'AUTORISATION,  
AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU,  
DANS LE CADRE DE LA MISE EN SECURITE  
DE LA TOTALITE DE LA PISTE D'AVIATION  
DE L'AEROPORT DE LA MOLE**

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**ENQUETE PUBLIQUE du 16 janvier au 17 février 2012**

Hervé GAUTIER, Commissaire enquêteur



## 1 OBJET ET ORGANISATION DE L'ENQUETE

Préalable :

La présente enquête publique a pour objet : LA DEMANDE D'AUTORISATION, AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU, ET CE, DANS LE CADRE DE LA MISE EN SECURITE DE LA TOTALITE DE LA PISTE D'AVIATION DE L'AEROPORT DE LA MOLE.

## 2 LE CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE

Il est défini par la Loi, et plus précisément :

- La Loi n° 83-630 du 12 juillet 1983, relative à la démocratisation des enquêtes publiques.
- La Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et notamment son article 115.
- L'article L 214-1 et suivants, R 214-1 et R 214-88 et suivants du code de l'environnement.
- Les articles R 11-4 à R 11-14 du code de l'expropriation.

## 3 PROCEDURE ADMINISTRATIVE

L'enquête a été prescrite par arrêté préfectoral, en date du 20 décembre 2011, signé par Michel PIGNOL, directeur départemental des territoires et de la mer (délégation de signature par arrêté préfectoral en date du 2 novembre 2010), désignant Hervé GAUTIER en qualité de Commissaire enquêteur.

Elle s'est déroulée du lundi 16 janvier 2012 au vendredi 17 février 2012 inclus.

Le siège de l'enquête a été fixé à la mairie de La Môle.

Le dossier a été déposé dans les communes de La Môle et de Cogolin et était consultable pendant la période de l'enquête publique, aux lieux, jours et heures suivants :

Mairie de La Môle :

- Du lundi au vendredi aux heures ouvrables des bureaux.

Mairie de Cogolin :

- Du lundi au vendredi aux heures ouvrables des bureaux.

#### 4 AFFICHAGE - PUBLICITE

Le Commissaire enquêteur a vérifié l'application des prescriptions légales et réglementaires, ainsi que celles de l'arrêté de Monsieur le Préfet du Var, et il a été constaté ce qui suit :

- a) L'arrêté de mise à l'enquête publique, en date du 20 décembre 2011 a été affiché dans chacune des mairies concernées, ainsi que copie de l'avis publié dans la presse, et il a pu vérifier, à l'occasion de chacune de ses permanences, que l'affichage prescrit était bien effectif dans les mairies de La Môle, de Cogolin, ainsi que sur les portes vitrées de la salle de l'aéroport.
- b) Deux attestations d'affichage, établies par Messieurs les Maires de La Môle et Cogolin, ont été remises au Commissaire enquêteur, ainsi qu'une attestation établie et remise par le pétitionnaire la SAS AGST LA MOLE.
- c) Un avis d'enquête publique a été publié dans les annonces légales, dans les journaux suivants :
  - ✓ Var Matin du 5 janvier 2012
  - ✓ La Marseillaise du 5 janvier 2012
- d) L'avis d'enquête, en rappel, a été publié dans les délais légaux, annonces légales, dans les journaux suivants :
  - ✓ Var matin du 16 janvier 2012
  - ✓ La Marseillaise du 16 janvier 2012

#### 5 MISE A DISPOSITION DU PUBLIC – PERMANENCES

Toutes les pièces constituant le dossier d'enquête ont été paraphés par le Commissaire enquêteur, et déposées dans les communes pour le début de l'enquête, avec les registres d'enquête ouverts et paraphés, le tout mis à la disposition du public.

Conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral susvisé, le Commissaire enquêteur a tenu les permanences aux lieux et heures indiqués.

Mairie de La Môle :

- Le lundi 16 janvier 2012, de 9 h à 12 h
- Le mardi 24 janvier 2012, de 14 h à 17 h
- Le mercredi 1<sup>er</sup> février 2012, de 9 h à 12 h
- Le jeudi 9 février 2012, de 14 h à 17 h.
- Et le vendredi 17 février 2012, de 9 h à 12 h

Mairie de Cogolin :

- Le lundi 16 janvier 2012, de 14 h à 17 h

- Le mardi 24 janvier 2012, de 9 h à 12 h
- Le mercredi 1<sup>er</sup> février 2012, de 14 h à 17 h
- Le jeudi 9 février 2012, de 9 h à 12 h
- Et le vendredi 17 février 2012, de 14 h à 17 h

À l'occasion des permanences, le Commissaire enquêteur a pu apprécier la fréquentation et l'intérêt manifeste témoigné par l'opinion publique, et aucun incident n'est à signaler.

## 6 REGISTRE D'ENQUETE

Un registre d'enquête a été mis à la disposition du public, du 16 janvier 2012 au 17 février 2012, au service de l'accueil des mairies de La Môle et de Cogolin. Les registres ont été cotés et paraphés par le Commissaire enquêteur le 16 janvier 2012, et clôturés le 17 février 2012 par Messieurs les Maires de ces deux communes.

## 7 DOSSIER D'ENQUETE

Les pièces du dossier sont identiques dans les deux communes concernées.

Il s'agit d'un dossier se rapportant à « une demande D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU, en vue de la mise en sécurité de la totalité de la piste d'aviation de l'aéroport de la Mole, sur les deux communes de La Môle et de Cogolin, et ce, à la demande de « l'AGST » aéroport de Saint-Tropez.

Le document principal est de 109 pages + annexes, et rappelle, en présentation, l'objet de l'enquête et l'objectif de l'AGST, qui est la mise en sécurité de la totalité de la piste d'aviation de l'aéroport de La Môle.

Les travaux envisagés s'inscrivent dans le cadre juridique qui habilite l'AGST (s'agissant d'un équipement structurant, à vocation de service public) à réaliser des travaux reconnus dans le cadre de la loi sur l'eau.

Le dossier est conforme aux dispositions légales en la matière, notamment l'article L 214-1 du code de l'environnement.

Il comprend :

- L'identification du demandeur : Aéroport du Golfe de Saint-Tropez (A.G.S.T) RD 98 83310 LA MOLE, représenté par son Directeur en exercice, demeurant de droit en ses bureaux.
- I – Note de présentation : Préambule, présentation générale et présentation de l'aéroport de Saint-Tropez.
- II - Identification du demandeur et de son mandataire : Demandeur et Bureau d'Etudes.

- III - Emplacement de l'ouvrage et des travaux : Situation géographique et Situation cadastrale.
- IV - Description de l'opération projetée, et liste des rubrique de la nomenclature dont elle relève : Nature, consistance et volume de l'opération, Phasage des travaux et Rubrique de la nomenclature concernée.
- V - Document d'incidence : Analyse de l'état initial du site et de son environnement, Incidences du projet sur l'environnement, Mesures compensatoires envisagées et compatibilité, Moyens de surveillance et d'intervention.
- VI - ANNEXES : Fiches descriptives des ZNIEFF et du site éligible du réseau NATURA 2000, Extrait et règlement du PPR inondation de La Môle, Rapport de l'hydrogéologue agréé du projet de révision des périmètre de protection des captages de La Môle et de la Gisle, Procédure dérogatoire exceptionnelle d'autorisation de prélèvement d'espèce protégée, Etude hydraulique et Expertise écologique.

Dans le cadre de la réglementation de la Loi sur l'Eau le dossier est complet, mais le thème de l'enquête était particulièrement sensible aux yeux de l'opinion.

Peut-être aurait-il fallu le compléter par :

- Une étude sur les nuisances sonores (PEB : Plan d'Exposition au Bruit),
- Une étude sur la protection atmosphérique (PPA : Plan de Protection Atmosphérique),
- Une nomenclature descriptive des avions, qualifiés de plus performants, qui utiliseraient les installations aéroportuaires.

Au niveau de la qualité de l'eau, une analyse physico-chimique au droit du futur dévoiement, aurait pu être réalisée.

Il est ici précisé que l'art L 214-3 du code de l'environnement stipule :

«Sont soumis à autorisation de l'autorité administrative les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la SANTE ET LA SECURITE PUBLIQUE..etc. »

En conséquence, des études sur la SANTE ET LA SECURITE PUBLIQUE auraient pu compléter le dossier d'enquête «Loi sur l'eau», et ce, en application du principe de précaution (Loi n° 95-100 du 2 février 1995 et rapport du 29 novembre 1999, remis au Premier Ministre par KOURILSKY-VINEY).

## 8 PREPARATION ET ORGANISATION DE L'ENQUETE

Une réunion a eu lieu le 5 décembre 2011 avec Madame Sophie BERANGER, en charge du dossier, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var, représentant Monsieur le Préfet, et le Commissaire enquêteur.

Au cours de cette réunion, le siège de l'enquête publique a été fixé en Mairie de La Môle. Les dossiers d'enquêtes ont été remis au Commissaire enquêteur, à déposer dans les mairies de La Môle et de Cogolin.

Les dates et heures des permanences ont été fixées, et l'arrêté de mise à enquête publique relative au dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, a été rendu le 20 décembre 2011 par Monsieur le Préfet du Var.

## 9 AVANT L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET PENDANT

- Le 3 janvier 2012 : Rencontre au siège de l'enquête publique, en Mairie de La Môle, de Monsieur CIARIMBOLI, Maire de La Môle.  
Organisation pratique de l'enquête.  
Affichage en Mairie de l'avis d'enquête publique, ainsi que sur le site internet de la Commune.
- Le même jour, en Mairie de Cogolin, rencontre avec son Maire, Monsieur Jacques SENEQUIER, Président du SIVOM.  
Les mêmes détails pratiques sont tranchés, notamment l'affichage et la publicité de l'enquête publique.
- Le 5 janvier : Rencontre à l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez de Monsieur Pierre FOURQUES, son Directeur, ainsi que de Monsieur GUERIN, de l'ONF, de Monsieur OLTRA du Bureau d'Etudes, et de Monsieur FIZESAN, d'ECOMED.  
J'ai pu visiter le site concerné, à l'extrémité Est de l'Aéroport.
- Le 6 janvier : Entrevue à Draguignan, dans les bureaux de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, avec Monsieur DURIER, Instructeur du dossier.
- Le même jour : Rencontre avec le pétitionnaire, afin qu'il mette « le dossier d'enquête publique » en ligne sur le site de l'aéroport, ce qu'il a accepté sans aucune retenue.
- Le 9 janvier : Le dossier d'enquête publique est consultable sur le net.
- Le 11 janvier : Nouvelle rencontre avec Monsieur le Maire de Cogolin, Jacques SENEQUIER, président du SIVOM.
- Le même jour : Nouveau transport à l'Aéroport, où je demande à visiter les installations, y compris la tour de contrôle.  
Plusieurs questions sont alors posées au pétitionnaire, telles que :
  - Portance maximum de la piste,
  - Masse des avions,
  - Capacité commerciale, nombre de passagers annuellement.
- Le même jour : Le Commissaire enquêteur décide de joindre les deux principales associations de défense de l'environnement, et il a eu un long entretien téléphonique avec le Président de l'ASAV, Monsieur SAINT CLAIRE DUJON qui s'engage à me transmettre un mémoire.

- Et toujours le même jour : Le Commissaire enquêteur a pu contacter par téléphone Monsieur VAISSIERE, Président de l'ADVLM, lequel lui a déclaré qu'un courrier lui serait adressé dès le commencement de l'enquête.
- Le 12 janvier : Visite du site du « Pont de la Ratonnière », situé en aval de la zone d'étude, ainsi que sur la route du Canadel.
- Le 13 janvier : Visite au Syndicat des Eaux de la Giscle, avec Monsieur VAN LUNSEN chef de service.  
Nous avons, entre autres, abordé le volet hydraulique du dossier, la station d'épuration de La Môle, ainsi que l'usine de potabilisation de la Vernes.
- Le 19 janvier : Entrevue au SIDECM, avec son Directeur, Monsieur Francis JOSE MARIA.  
Le captage de Val d'Astier a été évoqué, dans le cadre du projet de révision du périmètre de protection rapproché.
- Le 21 janvier : Visite en aval de la zone d'étude, après le Pont de la Ratonnière, ainsi que dans l'entourage du captage de Val d'Astier.
- Le 23 janvier : Transport sur la commune de Grimaud et Cogolin, au niveau de l'embouchure de la Giscle.

## 10 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée aux jours et heures fixés dans l'arrêté rendu en date du 20 décembre 2011, par Monsieur le Préfet du Var.

Le Commissaire enquêteur est particulièrement satisfait de la forte participation à cette enquête publique.

Le sujet a déchainé bien des passions dans l'opinion. Les populations, élus, associations, syndicats des eaux et partis politiques ont tous participé très activement à cette prise de position. La presse a relayé la pression palpable.

Les Maires des communes concernées ont manifesté, avant même le commencement de l'enquête, un a priori défavorable sur le projet, de même que les syndicats, SIVOM, Syndicat des Eaux de la Giscle et SIDECM.

Toutes les personnes qui se sont exprimées, pendant l'enquête publique, sur les deux communes concernées, lors des permanences, ont, dans leur grande majorité, su cibler des interrogations légitimes, et une certaine inquiétude découlant du thème récurant, à savoir, la mise en sécurité de la totalité de la piste d'aviation de l'aéroport de La Môle.

Sur un plan général, le public qui s'est manifesté à l'occasion des permanences a, chaque fois avec beaucoup de justesse, posé des questions très pertinentes portant sur des thèmes précis.

Il a donc participé massivement à cette enquête publique, la crainte et l'inquiétude étaient étayées par un argumentaire très détaillé.

L'intérêt porté à cette enquête publique était manifeste.

Il est à noter que l'enquête publique étant clôturée depuis le 17 février 2012, les associations de défenses de l'environnement restent mobilisées dans l'attente de la décision finale incombant à l'Etat.

Quatre-vingt-quinze personnes se sont manifestées lors des permanences sur les deux communes.

Quatre-vingt-huit remarques ont été inscrites sur le registre de Cogolin, quatre-vingt-seize lettres, pétitions ou mémoires ont été annexés au registre.

Vingt-huit remarques ont été inscrites sur le registre de La Môle, sept-cent-quarante lettres, pétitions ou mémoires ont été annexés au registre.

Six observations verbales ont été enregistrées à La Môle, par le Commissaire enquêteur, et six à Cogolin.

Sur la commune de Cogolin, le Commissaire enquêteur a pu comptabiliser :

- Trois-cent-sept Avis défavorables, avec, en plus, une pétition de trois-cent-soixante-quatre signatures électroniques d'Avis défavorables, soit un total de six-cent-soixante et onze Avis défavorables.
- Onze Avis favorables.

Sur la Commune de La Mole :

- Six-cent-cinquante-sept Avis défavorables
- Quatre-cent-soixante-treize Avis favorables.

Soit un total sur les deux communes de :

- QUATRE-CENT-QUATRE-VINGT-QUATRE AVIS FAVORABLES
- MILLE-TROIS-CENT-VINGT-HUIT AVIS DEFAVORABLES.

## 11 HISTORIQUE

Historiquement, la situation de l'Aéroport du Golfe de Saint-Tropez a évolué au fil des années pour devenir un «aéroport international».

Initialement, le 8 août 1964, un arrêté de Monsieur le Préfet du Var a autorisé la création d'un «aérodrome à usage privé».

Et, au fil des décennies, l'Aéroport a évolué pour devenir ce qu'il est aujourd'hui, avec des restrictions d'utilisation, dans le respect de la défense de l'environnement, comme la convention passée entre le Maire de la Môle et l'AGST, en date du 28 Juin 2000, et l'avenant du 25 avril 2002, ou encore l'arrêté du 29 mai 1997.

D'après le dossier d'enquête publique, afin de pouvoir accueillir les appareils nouvelle génération, il est indispensable de pouvoir utiliser la totalité de la piste existante.



Effectivement, la piste est d'une longueur totale de 1 278 mètres sur une largeur de 30 mètres. Mais, en raison en partie Est, du méandre de la Môle, une marge de sécurité de 150 mètres ne pouvait pas être utilisée.

Le dévoiement de la rivière permettrait d'utiliser complètement la piste existante, autorisant ainsi des avions plus performants à utiliser les infrastructures aéroportuaires.

Ainsi, le pétitionnaire pourrait réaliser la mise en sécurité de la totalité de la piste d'aviation de l'aéroport, sécurisant l'atterrissage et le décollage de ces nouveaux avions.

## **12 ADMINISTRATIVEMENT**

L'ensemble des documents constituant le dossier d'Enquête Publique est conforme aux règles d'établissement définies par les textes légaux, article 7 du Décret n° 2004-308 du 29 mars 2004, article R 11-4 à R 11-14 du code de l'expropriation.

La phase de concertation du public n'est pas prévue par les textes.

Conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 20 décembre 2011, le Conseil Municipal de la ville de Cogolin a donné un AVIS DEFAVORABLE au projet, objet de l'enquête publique loi sur l'eau, en date du 31 janvier 2012, celui de La Môle a donné de même un AVIS DEFAVORABLE, par une délibération du 16 février 2012.

Le Commissaire enquêteur a assuré les permanences aux jours et heures prévus par l'Arrêté Préfectoral du 20 décembre 2011.

Le Vendredi 17 février 2012, l'enquête publique a été close, sur les deux communes, à 17 heures, et les deux registres ont été clôturés par les Maires de La Môle et de Cogolin.

La réception du public s'est faite dans de bonnes conditions, aucun incident n'est à signaler.

## **13 OBSERVATIONS INSCRITES SUR LES REGISTRES DES DEUX COMMUNES PAR LE PUBLIC, LES ASSOCIATIONS ET LES ELUS, ET DECLARATIONS VERBALES RECUEILLIES PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR, LORS DES PERMANENCES.**

Sur les deux communes, les permanences ont permis de recevoir 95 personnes.

Sur la commune de La Môle :

- Vingt-huit observations manuscrites ont été enregistrées sur le registre et elles sont numérotées de 1 à 28.
- Six observations verbales ont été enregistrées par le Commissaire enquêteur.
- Sept-cent-quarante lettres, mémoires, pétitions et documents divers ont été déposés et annexés au registre, numérotés de 1.1 à 740.1.

Sur la commune de Cogolin :

- Quatre-vingt-huit observations manuscrites ont été enregistrées sur le registre, numérotées de 1 à 88.
- Huit observations verbales ont été enregistrées par le Commissaire enquêteur.
- Quatre-vingt-seize lettres, mémoires, pétitions et documents divers ont été déposés et annexés au registre, numérotés de 1.2 à 96.2.

Les observations inscrites sur les deux registres de La Môle et de Cogolin seront listées ci-après par commune, avec, dans la mesure du possible, une description de la nature de l'observation et, éventuellement, un commentaire succinct du Commissaire enquêteur. Rappelant, à ce sujet, qu'une synthèse générale sera faite à l'issue par ce dernier.

Les lettres, mémoires et pièces diverses seront visées ultérieurement.

## **14 SYNTHÈSE DE PARTICIPATION**

Sur un plan général, cette enquête publique est un bel exemple de la «démocratie participative», un sujet qui a éveillé les passions.

Plus de quatre-vingt-quinze personnes se sont manifestées lors des permanences, et pratiquement plus de mille lettres, pétitions, mémoires et documents divers ont été déposés sur les registres d'enquête publique, sur les deux communes en question.

Les citoyens, les élus, les associations, les syndicats et partis politiques se sont manifestés. Des pétitions ont circulé, dans les deux camps, pétitionnaire et opposants.

Les arguments développés étaient précis et clairs, tant pour les opposants au projet, que pour ceux qui sont favorables à sa réalisation.

## **15 TABLEAU DES OBSERVATIONS INSCRITES SUR LE REGISTRE DE LA MOLE**

Voir page suivante

N° registre	NOM ET ADRESSE	AVIS	COMMENTAIRES
1	Anonyme	Avis défavorable. La sécurité cache un intérêt mercantile avec plus de pollution.	D'après le pétitionnaire, les avions nouvelles générations entraînent moins de nuisances et de pollution.
2	Anonyme	Un respect de la réglementation, en ce qui concerne l'altitude d'approche des avions, rendrait la nuisance sonore plus supportable.	Il existe une autorité chargée de faire respecter les procédures, c'est la DGAC Sud-Est.
3	Sylvie REMOND Quartier Férégoux La Môle	Avis défavorable Le dossier est partial et incomplet, les intérêts sont contradictoires, le profit contre la sauvegarde de la Vallée de la Môle. La suppression du méandre risque d'entraîner des risques de crues plus importants en aval, avec des inondations.	Il s'agit d'une enquête publique, loi sur l'eau, dans le cadre d'une autorisation. La démarche procédurale est en conformité avec les textes légaux en la matière.
4	Guy Marcel BOUJCOULLOU Le Moulin Roux La Môle	Avis défavorable. Opposition absolue à toute modification de la piste.	C'est clair et sans appel...
5	Chantal SIMONS Gassin	Avis défavorable. Opposition au projet, et éventuellement l'interdire.	L'interdiction n'est pas à l'ordre du jour . Les documents d'urbanisme mentionnent explicitement l'existence de l'aéroport.
6	Stéphanie BONNANT Les Garcinières Cogolin	Avis défavorable. Le projet serait réalisé pour quelques privilégiés, et les retombées économiques sont incertaines. Il existe déjà une structure aéroportuaire à Toulon-Hyères, remplissant parfaitement son office.	Ces arguments ont été entendus à plusieurs reprises, mais l'aéroport bénéficie de la vocation de service public. Il peut, à ce titre, présenter son «projet». Bien que le volet économique ne soit pas prévu par les textes légaux en la matière, il aurait permis au public d'avoir une vue complète du projet.
7	Louis VALENTIN Les Garcinières Cogolin	Avis défavorable. Vive opposition sur l'exploitation commerciale de l'aéroport et demande de «fermeture» pure et simple.	De par sa vocation de «service public», l'activité commerciale est prévue. La fermeture n'est absolument pas d'actualité, le SCOT et le PLU ont inclus cette structure.

8	Sylvie MIGEON La Môle	Avis favorable. Le projet de «modification» permettra, par la sécurisation de la piste, un atterrissage et un décollage plus sûrs. Il n'y aura pas d'augmentation du trafic aérien. Economiquement, le «Golfe» est lié à l'aéroport. Pour les nuisances, il y en aura moins, et ce, en raison de la nouvelle génération des avions.	D'après le dossier d'enquête, les atterrissages et décollages devront s'effectuer par la trouée EST, en suivant la préconisation de la Direction générale de l'aviation civile, et notamment l'arrêté du 29 mai 1997. Il s'agit d'une enquête « loi sur l'eau, » des données économiques auraient permis au public d'avoir une vue complète du projet. Sur le volume des nuisances générées par la nouvelle génération d'avions, il aurait été judicieux de développer cette étude.
8	Sylvie MIGEON La Môle (suite)		
9	Yvette LORGUES Route des Guiols La Môle	Avis défavorable. Pourquoi ne pas utiliser l'aéroport de Toulon-Hyères ? La piste est trop près de la route. Le projet est incompatible avec le SCOT, le PLU, le PPRI et le captage de d'Astier.	D'après le pétitionnaire : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les deux structures peuvent se compléter.</li> <li>• la proximité de la route n'a jamais fait l'objet d'aucune restriction de la part de la DGAC.</li> </ul> Le projet serait compatible avec les différents documents d'urbanisme, après modifications.
10	Catherine CALLERIN Hervé BESSON 60 Allée des Muriers La Môle	Avis défavorable. La présence de trois aéroports à proximité est suffisante pour desservir le golfe de Saint-Tropez.	L'AGST permet d'accueillir, entre autre, les appareils inférieurs à 5,7 T qui sont interdits sur les aéroports de la périphérie.
11	Daniel PRIGENT 10 Allée des Mimosas Le Moulin Roux La Môle	Avis défavorable. « Je suis contre le projet de l'aérodrome et le détournement de la rivière. »	
12	Alain GORLIER	Avis défavorable. « L'aérodrome doit rester dans l'état actuel. » « Le détournement de la rivière serait une grave erreur à tous points de vue. »	Le SCOT, dans la rubrique 4 3 2. vise la structure aéroportuaire, dans son maintien de l'emprise actuelle.
13	Jean Noël SORRET Les Corbières La Môle	Avis défavorable. Il existe déjà un aéroport à Toulon-Hyères qui peut remplir normalement son rôle.	D'après le pétitionnaire, les deux aéroports sont complémentaires.

14	Yvonne TRIAY 9 Bd Electra Domine de Mèi Lés La Croix-Valmer	Avis défavorable. L'exemple de l'abattage de plus de 4000 arbres montre que devant la rentabilité, aucune considération écologique ne sera envisagée. Le projet est contraire aux directives européennes pour la préservation de l'environnement. Le projet est contraire au PLU de La Môle et au SCOT.	Les directives européennes, ainsi que les dispositions du Grenelle de l'Environnement, sont visées au dossier. Par contre l'argumentation relative au « développement durable » est limitée et manque de clarté. Les deux indicateurs du développement durable que sont l'empreinte écologique et l'indice de développement humain, apparaissent difficilement au fil des pages.
15	Annick MOINGEON DORSAY 3 Avenue des Marsouins La Croix-Valmer	Avis défavorable. Le projet est non conforme au PLU, au SCOT et à la Charte Européenne de l'Environnement.	Le SCOT et le PLU de La Môle devront éventuellement être modifiés.
16	Mikaël RIGOU Impasse du Ménage La Môle	Avis défavorable. Impacts sonores, visuels, écologiques et retombées économiques nulles.	Il s'agit d'une enquête publique au titre de la Loi sur l'Eau, et le volet économique n'est pas prévu, bien qu'intéressant.
17	Yann BERARD et Anne-Charlotte ALLOY Clos des Vignes La Môle	Avis défavorable. Dossier inadapté en raison des nuisances sonores et de la pollution. Le détournement de la rivière entraînera la destruction de «biotopes».	Il est exact que le dévoisement et ses travaux entraîneront une forte désorganisation de l'écosystème, avec une période d'adaptation pour l'ensemble. Malheureusement, certaines formes d'habitats, certains individus d'espèces disparaîtront au moment des travaux, après les captures. La flore subira les mêmes aléas. Aussi, les mesures de compensation devront être très clairement mises en corrélation.
18	Laurence TOURIM Jean-Luc PLATING Le Moulin Roux La Môle	Avis défavorable. Pourquoi sacrifier la nature pour quelques richissimes gagnent du temps ?	L'aéroport de la Môle est un équipement structurant à vocation de service public. Il est répertorié dans les différents documents d'orientations d'urbanisme.
19	Patrick GLO Cogolin	Avis défavorable. Un développement non maîtrisé engendrera des	Le SCOT, le PLU et le PPRI, documents réglementaires, doivent permettre de maîtriser

19 (suite)	Patrick GLO (suite)	nuisances et de la pollution. Il y a des alternatives autres que l'avion, le TGV etc...	un éventuel développement de la structure. Par exemple, le SCOT a défini clairement l'emprise de l'aérodrome.
20	Cécile LONJON	Avis défavorable. Le projet est une énorme bêtise. L'aéroport est déjà une nuisance assez importante pour les Môlois et les habitants de la Vallée.	L'utilisation des nouveaux appareils nouvelle génération, devrait limiter les nuisances. Et ce, d'après le dossier d'enquête publique...
21	Anonyme Signature illisible	Avis défavorable. Contre le projet pour les nuisances, et surtout pour la sauvegarde de deux éleveurs qui font pâturer les bêtes en ce lieu.	Une étude sur les nuisances aurait pu être jointe au dossier, à titre purement informatif, et ce, en raison de la passion manifestée par le public sur le thème de l'enquête.
22	Anonyme	Avis défavorable.	
23	B. LUCAS	Avis défavorable.	
24	Félicie AVISSE	Avis défavorable. Respect de la nature de la Vallée de La Mole.	Des mesures de protection du site existent, telle que le classement en ZNIEFF terrestre II, ainsi que les documents opposables aux tiers (SCOT-PLU-PPRI et, plus tard, le plan de protection du périmètre rapproché des captages).
25	Laetitia PORRE-GIRAUD Résidence La Chartreuse La Môle	Avis mitigé. L'aéroport monopolise toutes les énergies, alors qu'il existe à La Môle de petites améliorations du quotidien à réaliser pour le bien de tous. Exemples : Feux tricolores, local poubelle, busage.	Cette observation est malheureusement hors sujet...
26	Amélie VADAM	Avis défavorable. Jeune maman avec deux jeunes enfants, très concernée par les nuisances sonores, la pollution et les risques liés au contournement de la rivière.	La nomenclature du dossier réglementaire « Loi sur l'eau » a été respectée.
27	Alain REY Le Moulin La Môle	Avis défavorable. Non respect du SCOT, du PLU et du PPRI. Risques de pollution des nappes phréatiques. Non respect des distances de sécurité par rapport à la RD 98.	Le Commissaire enquêteur a déjà succinctement répondu à certaines de ces préoccupations. En ce qui concerne les risques de pollution des nappes et du captage de Val d'Astier, il ne peut que se reporter au « projet d'extension du

27 (suite)	Alain REY (suite)	Dans le cas de la suppression du méandre, il y aura une accélération de la vitesse d'écoulement des crues.	périmètre de protection rapprochée, établi par l'hydrogéologue ». Pour ce qui est de l'accélération de la vitesse d'écoulement, le Commissaire enquêteur avait déjà été alerté, pour ce phénomène, par le Syndicat des eaux de la Giscle.
28	Marjorie PORRE Simon LIGER	Avis défavorable. Contre l'augmentation du trafic par de plus gros avions.	Une étude d'impact relative à l'évolution et à la modification du trafic des avions « lourds » aurait permis de répondre à cette préoccupation.

**16 TABLEAU DES OBSERVATIONS ORALES FAITES AU COMMISSAIRE  
ENQUETEUR A LA MOLE**

Voir page suivante



N° registre	NOM ET ADRESSE	AVIS	COMMENTAIRES
1	SORRET Les Guiols La Môle	« Je ne suis pas favorable. »	
2	Mr et Mme DELOBEL Rue du Fours La Môle	Avis défavorable. «Nous sommes contre le projet qui va générer un accroissement du trafic aérien et des pollutions.» «Pour privilégier certains, il ne faut pas détruire la nature.» « Dans le dossier, il n'y a aucune projection se rapportant au changement climatique.»	Il existe un protocole signé entre la Mairie de La Môle et l'AGST limitant le trafic, le réglementant, et ce, afin d'en atténuer les nuisances. Il existe des mesures de protection de la nature, tel que le classement de la zone d'étude en ZNIEFF II. Sauf erreur, les aléas d'un changement climatique sont difficiles à définir et à prendre en compte. La Vallée de La Môle bénéficie de mesures de protection réglementaire découlant des Directives Européennes et du Grenelle de l'Environnement.
3	Philippe RAYNAL Auberge de La Môle Rue Centrale La Môle	Avis défavorable. «Pour la préservation de notre site exceptionnel.»	
4	Gérard GIRAUD	Avis favorable. « Le dévoiement de La Môle est une bonne chose pour limiter le niveau et la fréquence des crues pour la ZAC Saint Exupéry.»	Pour la ZAC Saint Exupéry, il y aura un phénomène limitatif de l'action des crues, mais aussi un appauvrissement du bassin de recharge situé sur la zone étudiée, et ce, en raison de l'accélération de la vitesse de la résorption des crues.
5	Mr et Mme BUTTLER Les Cabris Route des Guiols La Môle	Avis défavorable. «Nous sommes contre le projet de dévoiement de la rivière, estimant qu'il peut y avoir un impact négatif sur l'environnement et sur la vie des Môleis. »	Les nuisances existent déjà, et la nouvelle génération d'appareils les atténuera.
6	Docteur Jean-Michel COUVE Député du Var	Avis défavorable. «Le dossier présenté au public est incomplet, et il est légitime que la population manifeste des inquiétudes sur le projet. Il n'y a pas d'éléments probants se rapportant au thème de l'enquête : « la mise en sécurité ». D'autre part, il y a beaucoup trop d'approximations. »	Le Commissaire enquêteur estime que le dossier d'enquête publique, bien que complet, aurait mérité plus de précisions sur des sujets annexes. Il aurait pu fournir plus de détails sur des données liées : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aux nuisances sonores.</li> <li>• A la pollution.</li> <li>• Et aux effets sur la santé et l'environnement.</li> </ul>

**17 TABLEAU DES OBSERVATIONS INSCRITES SUR LE REGISTRE DE  
COGOLIN**

Voir page suivante

N° registre	NOM ET ADRESSE	AVIS	COMMENTAIRES
1	Mr JOUANIQUE 269 Chemin des Sables Cogolin	Avis défavorable. Contre le projet.	
2	Marianne BERGON 1603 chemin du Canadel Cogolin	Avis défavorable. Indépendamment de la piste, il faudrait enlever les collines pour mettre le site en sécurité.	Belle suggestion !!
3	Juliette QUINET Chemin du Canadel Cogolin	Avis défavorable. Non ! à ce projet « pourri ».	Le qualificatif est un peu exagéré !...
4	Camille FONTANINI Les Caramagnols Cogolin	Avis défavorable.	
5	Céline FONTANINI	Avis défavorable. Contre l'aéroport, le bruit et la pollution. La sécurité oui, mais pas au détriment de la nature.	Des mesures de protection existent, liées au SCOT, au PLU et au PPRI, sans oublier les Directives Européennes et le Grenelle de l'Environnement.
6	Jean-Noël PERROT RD 98 Cogolin	Avis défavorable. Comment peut-on entériner un tel projet dans une zone inondable ?	Réglementairement parlant, l'aéroport est visé dans le SCOT, le PLU de la Môle et le PPRI de cette commune. Le but de la présente enquête publique est de permettre à la population de s'exprimer, et de donner un avis dans la prise de décision.
7	Gérard BERGON Les Caramagnols Cogolin	Avis défavorable. Le site où a été implanté l'aéroport a toujours été sujet au phénomène de crues et d'inondation. L'urbanisation n'a fait qu'amplifier le processus.	Le dévoiement aura un effet sur l'absorption des crues, et les risques d'inondation se déplaceront en aval, Cogolin, Grimaud et la bande côtière.
8	Pauline BERGON Les Caramagnols Cogolin	Avis défavorable. La nature est toute puissante, tôt ou tard elle reprendra ses droits.	Les dispositions du Grenelle de l'Environnement nous incitent à définir une notion de respect responsable de notre cadre de vie, dans le

8 (suite)	Pauline BERGON (suite)	Le dévoiement aura un impact néfaste sur la vie et l'environnement, déplaçant les problèmes d'inondation en aval. Il est temps de rendre l'homme responsable de sa destinée, dans le respect de notre environnement, de faire une politique concertée de l'homme pour l'homme et non d'une certaine économie pour une entreprise...	développement durable.
9	Edith PORRE Quartier les Guiols La Môle	Avis défavorable. Où est l'intérêt général de la démarche ?	Le titre de l'enquête publique « mise en sécurité... » est suffisamment explicite pour répondre à cette question...
10	Elisabeth BARISSON Les Caramagnols Cogolin	Avis défavorable. Actuellement, la procédure d'approche de l'aéroport n'est en rien respectée par les avions.	Il appartient à l'autorité de régulation, la DGAC, la Gendarmerie des transports aériens ou le Directeur de l'AGST de faire respecter le règlement.
11	Georgette PIROTTON Quartier Grattuée La Môle	Avis défavorable. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Non-sens économique sachant que l'aéroport d'Hyères est en déficit.</li> <li>• Le dévoiement entraînera des inondations de plus en plus violentes.</li> <li>• La faune et la flore seront bouleversées.</li> <li>• Impact sonore et pollution de l'air pour la population.</li> <li>• Demande d'une enquête publique pour la santé humaine d'un organisme neutre et indépendant.</li> </ul>	L'enquête publique « Loi sur l'eau » est menée sur la base d'un dossier et d'études établis par des bureaux d'études.
12	Mailin MZIMBA La Cauquièrre Rue Marceau Cogolin	Avis défavorable. Intervention d'un organisme neutre et indépendant, aboutissant à une enquête.	La présente enquête publique repose sur les articles L 214-1 et suivants, R 214-1 et suivants et R 214-88 et suivants du Code de l'environnement, ainsi que les articles R 11-4 à R 11-14 du code de l'expropriation, il n'y a aucune improvisation...

13	Bernard SPLINCART Résidence le Pasteur Rue Aubanel Cavalaire	Avis défavorable. L'abattage de plus de 4 700 arbres porte un discrédit significatif sur ce projet. L'hydrologie locale sera perturbée, déplaçant d'importants risques d'inondations.	Il s'agit d'une servitude aéronautique permettant une approche et un survol sécurisé pour les avions. Le SIDECEM et le Syndicat des eaux de la Giscle ont répondu sur ce point.
14	Catherine REYNAUD Hameau des Fourches Cogolin	Avis défavorable. Pourquoi dépenser autant d'argent, alors que l'aéroport d'Hyères, en déficit, est à 35 minutes.	L'AGST a sa spécificité locale (appareils, entre autres, de moins de 5,7 tonnes)
15	Mme ALCARAZ Chemin de Faucon Lot les Mésanges Cogolin	Avis défavorable. Préservation de ce qui nous reste de nature.	Le principe de l'enquête publique en vertu de la loi sur l'eau a été institué à cette fin.
16	Marcel MEILLEUR Le Val d'Astier Cogolin	Avis défavorable.	
17	F. et M. RAYBAUD	Avis défavorable. Où est le respect de l'environnement ? Dans le cas d'un accident, où serait l'objectif sécuritaire ? Quelle économie ?	L'enquête publique est basée sur le code de l'environnement pour solliciter l'avis de la population. Le crash aérien n'a pas été défini...
18	M et Mme Michel WARIN Cogolin	Avis défavorable. Il faut utiliser l'aéroport de Toulon, Hyères, situé à environ 20 minutes.	La finalité même de l'enquête publique est de déterminer le rôle de l'AGST en tenant compte des incidences environnementales liées à la structure.
19	Oriane JOUVAUD Cogolin	Avis défavorable.	
20	Danièle CAMPANILE	Avis défavorable, avec pour raison principale, les nuisances sonores.	Il existe un PEB (Plan d'Exposition au Bruit) en cours de révision en mairie de La Môle. Mais ce thème n'entre pas dans le cadre de l'enquête publique « Loi sur l'eau ».

21	Jacky et Josette KLINGER Hameau des Fourches Cogolin	Avis défavorable. Projet inadapté, dangereux, par sa localisation. Vallée étroite, inondable. Survols des zones urbaines à basse altitude.	L'enquête publique permet à tous les participants de faire entendre leurs idées ou leur opposition.
22	Nom illisible Les Garcinières Cogolin	Avis défavorable. Pour éviter le bruit, la pollution, gardons la vallée de La Môle qui est un poumon de l'environnement.	
23	Guy PORRE	Avis défavorable.	
24	Isabelle DALIGAULT	???????	
25	Vérane SALMON	???????	
26	Josiane TERRIER Quartier des Anches Cogolin	Avis défavorable. Contre le dévoiement en raison des risques d'inondation. L'aérodrome est trop près de la route nationale.	D'après les syndicats de l'eau, il y a des chances pour que le dévoiement déplace le problème des crues en aval. La Direction Générale de l'Aviation Civile n'a, semble-t-il, jamais soulevé ce point.
27	Jacques LABOULAIS 5 Hameau des Fourches Cogolin.	Avis défavorable. Il existe déjà un aéroport à 45 kms de La Môle, et il y a suffisamment de nuisances sonores.	A la lecture du dossier, il apparaît que les appareils nouvelle génération, sont moins polluants et moins bruyants ?...
28	Alain et Jeanine OLIVIER 13 rue Marceau Cogolin	Avis défavorable. Entièrement opposés à ce projet. A quelques kilomètres, il y a l'aéroport de Toulon-Hyères. Ils demandent à vivre en toute quiétude dans leurs terres.	Il ne s'agit pas d'une création, mais de la mise en sécurité de la totalité de la piste.
29	Bernard REVEST 186 rue des Rouves Cogolin	Avis défavorable. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contraire au PPRI.</li> <li>• Mise en danger d'espèces rares ou protégées.</li> <li>• Nuisances sonores.</li> <li>• Destruction de l'environnement.</li> <li>• Dangereux pour la sécurité des riverains.</li> </ul>	Effectivement, le PPRI précise qu'en zones inondables, certains travaux comme « le remblaiement » sont interdits. Pour la faune, le cabinet ECOMED a fourni une étude très poussée. Le plan d'exposition au bruit, en cours de révision sur la commune de La Môle, n'est pas référencé au dossier en tant qu'étude d'impact.

29 (suite)	Bernard REVEST (suite)		Le SCOT et le PLU de La Môle édictent des règles à respecter pour préserver l'environnement. Il manque une étude de dangerosité, envisageant tous les scénarii, visant le plan de secours.
30	Michèle PELEPOL Bd Clémenceau Hameau du Moulin Cogolin	Avis défavorable. Les nuisances sonores sont déjà suffisamment sensibles.	Une étude d'impact sur les nuisances sonores aurait dû être jointe au dossier d'enquête publique, faisant référence au « PEB ».
31	Christine MALASPINA Avenue Coulet Cogolin	Avis défavorable. Le détournement de la rivière aurait un effet de modification de l'écosystème. Une catastrophe aérienne pourrait provoquer une pollution de la nappe, avec, en prime, un important incendie de forêt.	Le bureau d'étude ECOMED a étudié le scénario, pour la faune, il est établi qu'une partie des individus sera sacrifiée. Pour la flore il en sera vraisemblablement de même. Dans le cadre d'un crash aérien, il existe un plan de secours.
31 (suite)	Christine MALASPINA (suite)		Par contre, dans cette éventualité, la pollution soudaine de la nappe, aurait dû être étudiée. Et cela en raison de « sa vulnérabilité » définie en page 34 du dossier.
32	Elisabeth CAILLAT Av des Bastides La Storia Cogolin	Avis défavorable. La satisfaction ponctuelle de touristes riches ne doit pas impacter notre environnement. Il existe l'aéroport d'Hyères, même M. SARKOZY y descend.	Depuis l'origine, les petits avions ne sont pas reçus sur les structures avoisinantes, l'aéroport de la Môle joue son rôle. Or, en raison de sa vocation de service public, des appareils de plus de 5,7 tonnes pourront utiliser cette structure aéroportuaire. D'autre part, Monsieur SARKOZY, notre Président, utilise un gros avion de la Présidence, qui ne peut atterrir que sur un aéroport comme Toulon-Hyères.
33	Laure FOURNAUX Les Vergerets Cogolin	Avis défavorable. Peur de voir utiliser de « gros porteurs ». Augmentation des rotations.	Un protocole signé entre l'AGST et la Mairie de La Môle répond à ces préoccupations, complété par un arrêté ministériel du 29 mai 1997.

34	L. DERVETE	Avis défavorable. Avions plus hélicoptères = trop de nuisances. Préservez notre tranquillité.	Le trafic aérien est réglementé par le protocole du 28 juin 2000.
35	Josette PORRE	Avis défavorable.	
36	Régis FARAMIA La Galine La Môle	Avis défavorable.	
37	Alain FOUCHER Cavalaire	Avis défavorable. Le projet est incompatible avec le SCOT. L'accroissement supposé du trafic passagers pour «favoriser» l'émergence d'un tourisme d'affaire, est un leurre, faute d'infrastructures locales d'accueil. En matière de navigabilité aérienne, la dangerosité a été démontrée. La sécurité du territoire pour les vols de jets privés, en provenance de pays hors espace européen, n'est pas assurée correctement.	Le SCOT, en son article 4.3.2 prévoit le maintien de l'aérodrome, dans son emprise actuelle. Un volet économique aurait permis d'avoir des explications sur les retombées, bien que réglementairement il n'y ait aucune obligation légale sur ce point. Il est indéniable que le site de l'aéroport soit dangereux. A ce titre les pilotes utilisateurs doivent être titulaires d'une certification propre à cette structure aéroportuaire. La sécurité du territoire est un grave et important problème, qui devrait être assurée par les services de l'Etat, Police et Gendarmerie. Le Commissaire enquêteur estime qu'en la matière cette délégation du service public ne doit pas être transférée au secteur privé.
38	Marc MAURIEGE Liliane PIERGUIN 415 Chemin du Canadel Cogolin	Avis défavorable. L'agrandissement de cet aérodrome serait une catastrophe écologique.	Bien des personnes ont parlé « d'agrandissement, d'allongement etc... » mais il y a une confusion sur la réalité du projet présenté.
39	Murielle CATEL 7 Avenue de la Cabre d'Or Grimaud	Avis défavorable. Il existe déjà des nuisances et une augmentation du trafic nuirait considérablement à notre environnement. A 30 minutes environ de La Môle, il existe l'aéroport de Toulon-Hyères.	Dans le dossier d'enquête publique, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), en cours de révision, et le Plan de Protection Atmosphérique (PPA) du Var, n'ont pas à être visés, s'agissant d'une enquête publique « Loi sur l'eau ».



40	M et Mme DEBRABANDER 5 Rue des Fougères ZAC du Carry Cogolin	Avis défavorable. L'intérêt général doit primer sur l'intérêt d'une minorité.	Tout à fait d'accord, il faut examiner les répercussions et impacts divers.
41	Madeleine BONNELI Saint-Tropez	Avis défavorable. Contre le projet, en raison de la pollution sonore et atmosphérique, et l'abattage des arbres.	Déjà répondu à la première préoccupation. En ce qui concerne la « déforestation » il s'agit d'une servitude légale aéronautique.
42	Nicole MOLLARD Grimaud	Avis défavorable. Contre le projet, semblant bénéficier aux seuls intérêts particuliers.	
43	M et Mme STASSER Cogolin	Avis défavorable. Conservation du cadre de vie.	Le projet ne pourra être réalisé qu'avec l'assentiment de l'Etat, le tout dans les règles de droit en la matière (directives européennes pour la protection de l'environnement.)
44	Richard BERGON Quartier Féougoux La Môle	Avis défavorable. Domicilié à 1km de la piste, subi les nuisances.	Déjà répondu précédemment.
45	Pierre DASPRES 28 Rue de l'Audiguier Cogolin	Avis défavorable. La question du développement économique se limite-t-elle à une orientation axée sur le tourisme grand luxe ?	Sur le volet économique, le Commissaire enquêteur a déjà émis un commentaire : enquête publique « Loi sur l'eau », en conformité avec la réglementation. L 214-1 et suivants, R 214-1 et suivants et R 214-88 et suivants.
46	J.C DEMARCUS Quartier Les Moulins Cogolin	Avis défavorable. «Non à l'allongement de la piste de l'aérodrome non justifié à la Môle.»	L'intitulé même de l'enquête publique est une réponse...
47	Guy BERGON	Avis défavorable.	
48	M. LE BIHAN	Avis défavorable.	
49	Henriette CAMPILLO	Avis défavorable.	
50	C. CAMPILLO	Avis défavorable.	
51	UDVM 83 et ADVLM	Avis défavorable et remise d'un « mémoire » porté sur le registre de Cogolin, sous le numéro 49.I et qui sera analysé à la suite par le Commissaire enquêteur.	

52	ADVLM, son Président en exercice M. F. POEY D'AVANT	<p>Avis défavorable.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réglementairement, les appareils ne respectent pas la hauteur imposée, soit 50 mètres environ au lieu des 105 mètres réglementaires,</li> <li>• Plus de nuisances sonores et plus de pollution dans une vallée étroite,</li> <li>• Destruction d'espèces protégées (faune et flore),</li> <li>• Plus d'inondations en aval,</li> <li>• Risque important de pollution de la nappe phréatique,</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport (COCOENVI) n'a pu jouer son rôle.</li> </ul>	<p>Il sera important d'alerter l'autorité compétente, la DGAC, le Directeur de l'Aéroport ou la Gendarmerie des transports aériens, en cas de nouvelles infractions.</p> <p>Le PEB et le PPA auraient pu être visés.</p> <p>Le Bureau d'Etudes ECOMED a rendu une étude des plus fidèles dans le respect de Directives Européennes.</p> <p>Pour le phénomène du déplacement des crues en aval et des inondations, le Syndicat des eaux de la Giscle et le SIDECM ont abordé le sujet.</p> <p>Des mesures de protection, pour la zone d'étude, ont été prévues dans le rapport de l'hydrogéologue agréé.</p> <p>C'est exact, l'article L 517-13 du code de l'environnement al 2 dispose que l'avis de la COCOENVI doit être sollicité sur toute question relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement.</p> <p>La réunion du 29 mars 2011 n'a été suivie d'un compte rendu que le 16 février 2012 et, de plus, sans avis de la commission.</p>
53	M et Mme BROWN Villa l'Amirauté Cogolin	Lettre inscrite au registre de Cogolin sous le numéro 6-I, qui sera analysée par thème à la suite.	
54	M et Mme ADAM Le Gros St Martin Chateaudouble	Idem lettre n° 16-I	
55	Christophe DENOUX	Idem lettre n° 3-I	
56	Philippe ANTOINE	Idem lettre n° 7-I	

57	A DE MANIEL 23, Clos de Palmeraie La Croix-Valmer	Idem lettre n°9-I	
58	FAY 23 Clos de la Palmeraie La Croix-Valmer	Idem lettre n°8-I	
59	Mme HAGEN La Môle	Idem lettre n° 5-I	
60	Pierre FERRY 10 Avenue Paul Cézanne Cogolin	Avis défavorable.	
61	H. BONHOMME Comité de Sauvegarde de la Baie de Cavalaire	Avis défavorable. Idem lettre n° 50-I	
62	R. LATIL 27 Av Souleiado La Croix-Valmer	Avis défavorable. Les nuisances sonores sont perceptibles sur la commune de La Croix-Valmer.	Il aurait été intéressant d'étendre l'étude des nuisances potentielles aux communes limitrophes.
63	Docteur JM SOUBIRAN 3 Montée des Aloès Cogolin	Avis défavorable. La Vallée de La Môle et les communes voisines n'ont pas à subir les nuisances sonores et autres du trafic aérien.	
64	M et Mme Jacques JARRIGE Les Jardins de Grimaud n°5 Grimaud	Avis défavorable. L'aéroport de Toulon-Hyères est suffisant pour absorber le trafic.	L'aéroport de La Môle a une existence légale, aux termes des documents d'urbanisme SCOT, PLU et PPRI De plus, il intervient en complémentarité avec celui de Toulon-Hyères, notamment pour les avions inférieurs à 5,7 tonnes.
65	M. FANDONID	Avis défavorable.	
66	Jean-Claude GLAIZAL La Source La Garde Freinet	Avis défavorable. Plus de bruit aux quartiers du Camp vif et de Val d'Aubert.	

67 et 71	Laurent MOREAUX Le Figaret La Môle	Avis défavorable. La sécurisation de la piste s'oppose à l'intérêt général de cette vallée et de sa population.	Le Commissaire enquêteur estime que la mise en sécurité de la piste s'inscrit dans une politique sécuritaire découlant de l'intérêt collectif.
68	Noël LECHET 114 Chemin de Radasse Résidence Les Moulins Cogolin	Avis défavorable. L'aéroport, dans sa forme actuelle, est suffisant. Le projet, dans son ensemble, serait irresponsable et impacterait la nature et la vie des habitants.	Actuellement, le SCOT en son article 4-3-2 reconnaît son existence en maintenant son emprise actuelle.
69	Nicole LECHET	Avis défavorable. Le projet sur Cogolin et La Môle impacterait ces deux villes, et cela au nom d'un « tourisme saisonnier ».	D'après le dossier d'enquête publique, les études prévues par la réglementation « Loi sur l'eau » ont été effectuées.
70	Nicole RAULT Cogolin	Lettre n° 86-I portée au registre de Cogolin, et qui sera analysée à la suite.	
71 et 67	M. MOREAUX	Déjà visée en n°67	
72	Mme CHAFFAUT	Avis défavorable.	
73	Illisible	Avis défavorable.	
74	Nicole SALVETTI	Avis défavorable.	
75	Bernard PAULIN Les Marines de Cogolin	Avis défavorable. Aucune retombées sur les communes, si ce n'est des nuisances.	
76	Jean-François FARNET	Avis défavorable. Le risque de pollution du captage de Val d'Astier serait fortement préjudiciable pour la vallée.	Le captage de Val d'Astier fait l'objet d'une procédure de révision des périmètres de protection.
77	M et Mme Georges MONACO Résidence la Peironède A5 Cogolin	Avis défavorable. Le projet présenté n'apporte aucun avantage.	D'après le dossier d'enquête publique : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les services relevant de la protection civile,</li> <li>• des évacuations sanitaires,</li> <li>• des services de lutte contre les incendies</li> <li>• les protocoles militaires utilisent déjà l'aéroport.</li> </ul>
78	M et Mme Angel MINGUEZ 1 rue des Myrtes Cogolin	Avis défavorable. Contre ce projet « d'agrandissement... »	Une fois de plus, dans l'esprit de l'opinion, le projet doit entraîner un agrandissement de la piste, alors qu'il s'agit de la pleine utilisation de la totalité de la piste existante.

79	Daniel BUEE	Avis favorable. Favorable pour l'acceptation des travaux dans le respect de la loi sur l'eau et dans le cadre de l'optimisation de la gestion de l'aérodrome.	Le Commissaire enquêteur tient à souligner la justesse du raisonnement de son auteur ainsi que la multitude de détails techniques communiqués. Les arguments avancés sont, dans leur ensemble justes, mais, par contre, le dossier est incomplet au niveau de certains « volets » visés ci-dessus.
80	Marie Françoise POULAIN	Avis défavorable. Ce projet est un non sens économique, de plus il y aura un accroissement des nuisances et le cadre de vie sera impacté.	La zone d'étude est située dans une zone de protection réglementaire «ZNIEFF» avec toutes les mesures s'y rapportant.
81	Marie-José PONS- CODOU 13 rue Diderot Cogolin	Avis défavorable.	
82	Richard DELLA CORTE	Avis défavorable.	
83	M et Mme Louis AVALOS	Avis défavorable.	
84	Nicole Marie RAULT Cogolin	Avis défavorable.	
85	JJ SIMONI Cogolin	Avis défavorable. Zone inondable, place aux gros avions l'été et aux hydravions l'hiver.	Le projet pourrait être impacté par les restrictions du PPRI.
86	Marie Pascal FUBIEN 12 rue du 8 Mai 1945 Cogolin	Avis défavorable. Protection de notre patrimoine.	Le classement en ZNIEFF ainsi que les différents documents d'urbanisme ont une vocation de protection de notre environnement. Or l'aéroport existe déjà et il ne s'agit pas d'une création.
87	Michèle COHEN	Avis défavorable.	
88	Familles GIRAUD-ROSATI MEJEAN-BOUTE	Avis favorable. L'aéroport apporte une clientèle qui nous fait vivre, en créant des emplois en saison et à l'année. Cet aérodrome fait partie du progrès et du développement de notre région.	Certaines données économiques ainsi que les retombées sur le golfe et sa région auraient permis d'avoir une vue plus objective sur ce thème.

**18    TABLEAU DES OBSERVATIONS ORALES FAITES AU COMMISSAIRE  
ENQUETEUR A COGOLIN**

Voir page suivante

N° registre	NOM ET ADRESSE	AVIS	COMMENTAIRES
1	Jacques SENEQUIER Maire de Cogolin Président du SIVOM	Avis défavorable. L'aéroport n'est pas un acteur économique pour la région.	
2	Docteur SOUBIRAN Adjoint au Maire de Cogolin	Avis défavorable. Il faut préserver la population des risques de pollution et des nuisances. La Vallée de La Môle est un site de toute beauté à préserver à tout prix.	D'après le dossier, l'utilisation d'appareils nouvelle génération réduirait les nuisances...
3	Mme PIRATON Quartier la Grattue La Môle	Avis défavorable. Radicalement contre le projet, estimant que l'environnement serait fortement impacté.	La zone d'étude est incluse dans une ZNIEFF.
4	M et Mme JARRIGE ZA les Jardins de Grimaud Grimaud.	Avis défavorable. Nous voulons protéger l'environnement, il est inutile d'accepter le projet, l'aéroport a déjà une existence légale, il est impératif de la maintenir dans son état actuel.	Le SCOT alliant les maires des 12 communes l'a clairement défini à la rubrique 4 3 2.
5	Pierre FERRY	Avis défavorable. Quid des tortues d'Herman ?	A la vue de l'étude réalisée par ECOMED, il n'y en aurait pas sur la zone étudiée.
6	Catherine DALMASSO DOVERO 3 rue Henri Barbusse Cogolin	Avis défavorable.	

## 19 SELECTION PAR THEMES & SYNTHESE DES LETTRES ET DOCUMENTS DIVERS, ADRESSES PAR LA POSTE, DEPOSES DIRECTEMENT AUPRES DES MAIRIES DE LA MOLE ET DE COGOLIN, OU ENTRE LES MAINS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR LORS DE SES PERMANENCES

En raison de la forte participation, les différentes observations seront groupées, dans la mesure du possible, par thème et feront l'objet d'un commentaire du Commissaire enquêteur, étant précisé que les observations inscrites au registre d'enquête et les lettres se rapportent souvent inévitablement aux mêmes interrogations.

### A. Lettre circulaire émise par l' ASAVM et signée individuellement

Lettres numéros :10-1, 13-1, 14-1, 15-1, 17-1, 19-1, 20-1, 38-1, 39-1, 52-1, 53-1, 54-1, 55-1, 60-1, 61-1, 69-1, 70-1, 71-1, 72-1, 74-1, 481-2, 526-2, 532-2, 85-1, 95-1 et lettre de l'ASAVM 44-1 et 33-2

- Préservation de la qualité de vie de la population locale.
- Nous ne voulons pas donner à l'aéroport la possibilité de participer à la pollution de notre environnement.
- Le projet favorisera une certaine catégorie de la population touristique au détriment des locaux.
- Laissons la nature et la rivière suivre son cours.
- La vallée de la Môle sert de réservoir de rétention.
- Les populations sont alimentées par les nappes phréatiques tout incident lié à l'aéroport serait une catastrophe.
- Le projet de mise en sécurité, nécessitant le détournement de la rivière, n'empêche pas l'aéroport d'être dangereux du fait des collines qui l'entourent et des turbulences créées.

## AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*D'après le dossier d'enquête publique, la mise en sécurité de la totalité de la piste d'aviation de l'aéroport de La Môle, permettra d'accueillir des avions d'une nouvelle génération, plus performants, moins polluants et moins générateurs de nuisances...*

*Le dévoiement de la rivière La Môle s'inscrit dans le domaine d'une enquête publique « Loi sur l'eau ».*

*Il est nécessaire de définir avec exactitude la portée écologique, hydraulique, technique et réglementaire de la démarche, car des implications graves auront des répercussions directes.*

*Le dossier l'a défini, mais il aurait été nécessaire de le compléter en faisant référence au PPA (Plan de Protection Atmosphérique) et au PEB (Plan d'Exposition au Bruit), Volet « Santé », art L 214-3 du code de l'environnement, et ce, au titre du « principe de précaution ».*

*La zone d'étude est définie comme étant un « bassin de recharge » en période de crue.*

*La modification du cours d'eau dans sa morphologie pourrait avoir un impact sur la nappe et sur son alimentation.*

*Un incident sur le site aurait de graves répercussions, mais il existe un plan de secours.*

*Quelles seraient les mesures d'urgences prises pour protéger l'environnement et surtout le captage de Val d'Astier ? Rien n'est dit.*



*Le projet de révision des périmètres de protection rapprochée du captage de Val d'Astier est assorti d'un certain nombre de prescriptions de sauvegarde..*

*Il est avéré que l'aéroport est dangereux, mais les pilotes utilisateurs doivent être en possession d'une certification spécifique pour pouvoir l'utiliser (arrête ministériel du 29 mai 1997).*

B. Lettres numéros : 8-1, 9-1, 59-1, 47-2, 523-2, 495-2, 13-2, 133-2, 134-2, 129-2, 157-2, 154-2, 153-2, 120-2, 102-2, 15-2, 536-2, 501-2, 500-2, 499-2, 497-2, 496-2, 516-2, 515-2, 514-2, 512-2, 513-2, 511-2, 510-2, 509-2, 508-2, 507-2, 506-2, 505-2, 504-2, 503-2, 502-2

- Augmentation du trafic et des avions lourds.
- Le survol des quartiers de Cogolin et de la Môle, accroissant les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.
- L'impact sur l'environnement aura, entre autre, comme conséquence de détruire les espèces protégées par les Directives Européennes.
- La diminution des zones humides, des zones d'expansion des crues, aggravant les inondations en aval.

#### AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Il existe un protocole ayant pour but premier de réduire les nuisances, entre la mairie de la Môle et l'aéroport.*

*Cette convention limite le nombre de rotations, annuellement, en week-end etc....*

*Des renseignements obtenus auprès de l'aéroport, il apparaît que la potentialité de résistance de la piste soit de 24 tonnes à l'atterrissage, maximum.*

*Les trajectoires d'approche auraient dû être étroitement liées aux dispositions découlant du PEB et du PPA, la DGAC et la Gendarmerie des transports aériens étant les autorités chargées de sanctionner les manquements à la réglementation.*

*Dans le dossier d'enquête publique, la société ECOMED précise que la faune sera transplantée après capture, dans le dévoiement. Or, il est impossible de récupérer tous les individus, un certain nombre sera perdu, ce qui est contraire aux Directives Européennes et au Grenelle de l'environnement.*

*Il m'a été confirmé par les syndicats des eaux, que la modification du bassin de recharge, au niveau de la zone étudiée, entrainera un déplacement des crues vers l'aval avec un risque lié aux inondations, suivant le déplacement.*

C. Lettres numéros : 3-1, 7-1, 47-1, 48-2, 140-2, 156-2, 123-2, 538-2, 537-2, 3-2, 5-2

- Nous souffrons suffisamment du bruit à l'heure qu'il est.
- Nous refusons cette augmentation de la pollution sonore.
- Ce projet est une calamité pour l'environnement exceptionnel de la vallée de la Môle.

#### AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Le dossier aurait pu présenter une étude sur le bruit visant le «Plan d'exposition au bruit» ( en révision à la Mairie de la Môle), et ce, à titre d'information.*

*D'après l'étude du dossier, les nouveaux appareils qui seraient utilisés sont moins polluants et moins bruyants.*

*La zone étudiée, accueillant le projet, s'inscrit dans une ZNIEFF, avec les mesures de sauvegarde habituelles.*

D. Lettres numéros : 25-1, 26-1, 27-1, 48-1, 148-2, 146-2, 528-2, 529-2, 494-2, 493-2

- Contre le projet, le danger sera plus important pour les passagers et pour les habitants de La Môle et de la vallée.
- Au niveau de l'écologie, la vallée de la Môle est notre réservoir d'eau potable, en cas d'accident la nappe risquera d'être polluée.
- Tôt ou tard la nature reprendra ses droits, et la rivière son lit et son méandre.

#### AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*L'aéroport, entouré de collines, est réputé dangereux.*

*Les pilotes sont obligés d'être titulaires d'une certification spéciale.*

*Initialement, un protocole ayant pour but de réglementer son utilisation et d'en atténuer les nuisances a été signé entre la commune de La Môle et l'aéroport du golfe de Saint-Tropez, en date du 28 juin 2000.*

*La nappe phréatique aurait dû faire l'objet d'une étude plus poussée, insérée au dossier, alors même qu'il est mentionné à la page 34 : «Cette zone est considérée comme vulnérable à une pollution accidentelle à partir des eaux de surface.», et plus loin, l'on parle de : «forte vulnérabilité»*

*Au niveau de la dérivation du lit mineur (coupure du méandre), une attention particulière devra être apportée aux points de raccordement du nouveau lit.*

*La différence de linéaire du cours d'eau a été indiquée au dossier. Mais le nouveau lit devra reconstituer des proportions de faciès d'écoulements comparables, et une diversité des profils en travers proche de celle qui existait dans le lit détourné, ce qui est d'ailleurs le cas dans le dossier hydraulique du dossier d'enquête publique.*

E. Lettres circulaires émises par l'AGST et signées individuellement.

Lettres numéros : 78-1, 77-1, 76-1, 66-1, 67-1, 63-1, 45-1, 46-1, 40-1, de 587-2 à 725-2, de 726-2 à 737-2, de 543-2 à 558-2, 490-2, de 459-2 à 470-2, de 471-2 à 477-2, de 408-2 à 425-2, de 386-2 à 407-2, 371-2, de 344-2 à 356-2, de 327-2 à 343-2, de 301-2 à 326-2, de 289-2 à 300-2, de 277-2 à 288-2, de 269-2 à 276-2, 243-2, de 235-2 à 242-2, de 224-2 à 233-2, de 216-2 à 221-2, de 197-2 à 210-2, de 181-2 à 194-2, 135-2 à 137-2

- Un projet nécessaire pour répondre aux exigences de sécurité.
- Aménagement essentiel pour la vie économique locale.

## AVIS FAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Cette lettre circulaire par le pétitionnaire présente un argumentaire très simpliste et reposant sur deux thèmes, la sécurité et l'économie locale.*

*L'étude du dossier est beaucoup plus complète.*

*L'économie locale aurait dû faire l'objet d'une étude détaillée, visant les retombées.*

### F. Lettre numéro 58-1

- Faciliter l'arrivée d'une certaine forme de clientèle aisée, et son rapatriement sur la «presqu'île», dans les hôtels de luxe.

## AVIS FAVORABLE

*Le Commissaire enquêteur formule l'observation suivante :*

*Cet argument paraît en parfait décalage avec l'intérêt général des populations locales.*

G. Lettres circulaires signées individuellement et portant les numéros suivants : de 560-2 à 586-2, de 373-2 à 385-2, de 259-2 à 268-2, de 211-2 à 215-2, de 222-2 à 223-2, de 169-2 à 180-2, de 159-2 à 168-2, de 124-2 à 128-2, 138-2, 139-2, 131-2, 132-2, de 104-2 à 119-2, de 91-2 à 100-2, de 20-2 à 25-2, de 21-1 à 23-1, de 31-1 à 37-1, 73-1, 56-1, 42-1, de 35-2 à 45-2, de 51-2 à 84-2

Plus des lettres individuelles se rapportant aux mêmes thèmes, et portant les numéros : 8-2, 541-2, 525-2, 527-2, 363-2, 46-2, 34-2, 19-2, 17-2, 244-2 et 149-2

- Il est regrettable que l'étude initiale et la finalité du projet aient été décidées unilatéralement par le pétitionnaire, et non de façon collégiale au sein de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport (COCOENVI).
- L'étude est partielle, s'appuyant sur la notion de développement durable, visant non pas le respect de l'environnement, mais uniquement l'impact sur l'eau.
- L'étude de la protection de nappe aquifère n'est pas fournie, s'agissant du projet de révision du captage de Val d'Astier (page 34).
- Sur 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).  
Une expertise en amont devrait être réalisée afin de connaître l'impact de ces manipulations qui risquent de détruire ces espèces protégées ou endémiques.
- La modélisation des crues est faite sur un chenal de dévoiement long, qui n'est pas le chenal proposé.
- Le pétitionnaire prévoit que les travaux auront lieu, page 102, en période «d'étiage» de la rivière.

Or l'étude, en page 89, édicte que la minimisation de l'impact implique d'éviter les travaux sur la période de mars à août...

- Le projet de mise en sécurité semble méconnaître totalement le PPRI.
- Les jets décollent par la trouée Est vers Cogolin et ils doivent atterrir par cette même trouée.
- Absence d'indication sur la pollution atmosphérique, notamment au plus fort de la saison estivale.
- L'objectif poursuivi est «économique».

## AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*La « COCOENVI » aurait dû remplir son office conformément à l'art L 571-13 du code de l'environnement.*

*Ainsi, la commission aurait été consultée sur le thème de l'enquête publique, et de façon collégiale, l'étude aurait été décidée, car cette sécurisation pourrait avoir une incidence sur l'environnement.*

*La notion de développement durable n'a été que succinctement argumentée, ses indicateurs, l'empreinte écologique et l'indice du développement humain ne sont qu'imparfaitement définis.*

*Il est exact que la réduction des émissions de CO2 par l'utilisation d'appareils nouvelle génération moins polluants est une excellente chose.*

*Il aurait été important de détailler ce point par la présentation d'une étude technique sur ces avions.*

*Le dossier, à la page 34, parle de « la forte vulnérabilité de la nappe alluviale », une étude de la protection de la nappe aquifère aurait pu être annexée au dossier, s'agissant de la protection d'un captage (Val d'Astier) destiné à la consommation humaine.*

*Il est certain que, dans le cadre de la manipulation des espèces (cistudes et decticelles) pour leur transport sur le nouveau site du cours d'eau dévoyé, il aurait été prudent de pouvoir fournir une expertise de l'impact sur ces espèces et sur leurs habitats.*

*Le problème de modélisation des crues a été, au préalable, soulevé par les syndicats des eaux, Syndicat des eaux de la Giscle et SIECEM.*

*Il semble qu'il y a une contradiction, pour la période des travaux, entre la page 102 et la page 89.*

*Le PPRI de la commune de La Môle prévoit, en zones inondables, certains travaux, d'autres comme les « remblaiements » soient interdits en R1 et R2.*

*Dans le dossier d'enquête publique, il est mentionné que « les avions lourds » doivent utiliser le trouée Est, atterrissage en venant de l'Est et décollage face à l'Est. Ces préconisations émanent de la DGAC et d'un arrêté Ministériel en date du 29 mai 1997.*

*En ce qui concerne la pollution atmosphérique au plus fort de la saison estivale, il est certain qu'une étude aurait pu être annexée, et faire référence au PPA du département du Var (arrêté préfectoral du 10 mai 2007).*

*Il aurait été pertinent de définir le potentiel de risques pour la santé des habitants (formation de NOX-CO-HC ainsi que micro- particules).*

*Le volet économique est inexistant et c'est dommage.*

*Et ce, en conformité avec la notion de « principe de précaution ».*

- H. Lettre n° 1-1 du Maire de Cogolin à Monsieur le Préfet du Var.  
Il s'agit d'une demande de subvention suite aux catastrophes naturelles, et annexes.

Lettres et document n° 2-1 du Syndicat intercommunal de distribution d'eau de la corniche des Maures, comprenant copie d'un rapport et copies de lettres à la DDTM et à la DRS. Ces pièces son déposées au dossier d'enquête publique à la disposition du public.

Lettre n° 4-1

- La municipalité précédente de la Môle a pris une délibération défavorable à ce détournement.

#### AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Effectivement, le Conseil Municipal de l'époque avait donné un avis défavorable le 2 août 2007.*

*Et de plus, l'actuelle municipalité a donné à son tour un avis défavorable, par délibération du 16 février 2012.*

- I. Lettres numéros 5-1 et 6-1

- Projet inadapté à l'environnement et à la qualité de vie des riverains, des habitants du village et de la vallée.

#### AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Il y a effectivement des risques majeurs, touchant la biodiversité et l'écosystème.*

*Le dévoiement de La Môle est un projet délicat...*

- J. Lettres numéros : 29-1, 24-1, 18-1, 16-1, 11-1, 18-2, 151-2, 158-2, 246-2, 247-2, 251-2, 14-2, 16-2 et 18-2.

- Le principe même d'une extension du trafic aérien à La Môle est inacceptable et contraire à l'intérêt général, portant atteinte à l'environnement.

#### AVIS DEFAVORABLES.

*Le Commissaire enquêteur formule l'observation suivante :*

*Le protocole du 28 juin 2000, limitant les rotations et les nuisances est assez clair, il doit être appliqué.*

K. Lettres numéros 524-2, 480-2, 41-1, 86-2, 87-2, 519-2, 517-2, 6-2, 9-2

- La finalité du projet pourrait présenter un grave danger potentiel pour la population locale.
- L'utilisation sur le site de gros avions pourrait accroître ce grave risque.
- Le phénomène de la pollution s'amplifiera avec une nette perturbation de l'équilibre écologique de la vallée.  
L'impact des nuisances sonores sera très sensible.

#### AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Il ne peut se retrancher derrière le protocole signé entre la Mairie de La Môle et l'AGST. Dans le cadre d'une procédure non respectée scrupuleusement, les services compétents pourront être saisis (DGAC, Gendarmerie des Transports Aériens). Il est indéniable que l'aéroport de La Môle est dangereux, en raison notamment de la proximité des collines l'entourant.*

L. Lettres numéros : 44-1, 82-1, 51-1, 86-1, 81-1, 258-2, 75-1, 68-1, 64-1, 50-1, 152-2, 254-2, 121-2, 88-2, 530-2, 365-2

- Ce projet ne respecte ni les directives du PLU, ni celles du SCOT, ni celles du PPRI.
- Il met en danger les nappes affleurant dans la vallée.
- L'impact économique existe-t-il ?

#### AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Dans le cadre de la mise en compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, des réajustement seront nécessaires.'*

*La nappe présente une forte vulnérabilité à une éventuelle pollution à partir des eaux superficielles (page 34).*

*Sur le plan de l'impact économique et ses retombées, le dossier n'apporte aucune justification, s'agissant d'une enquête publique « Loi sur l'eau ».*

M. Lettres numéros : 96-1, 155-2, 89-2, 739-2

- Le dévoiement entrainera inmanquablement de graves inondations.
- Il amènera également un accroissement de la pollution de l'air, ainsi que des nuisances sonores.

AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*D'après le syndicat des eaux de la Giscle, la pente ayant été augmentée dans le dévoiement, les crues s'écouleront plus vite en aval avec des risques d'inondations amplifiés.  
Comme le Commissaire enquêteur l'a déjà dit, il aurait été opportun de faire référence au PEB de la commune de La Môle, ainsi qu'au PPA du département du Var, l'article L 214-3 précisant que l'opération envisagée était « susceptible de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique... »*

N. Lettres numéros : 83-1 et 11-2 : SIG et SIDECEM

- Compatibilité avec le SDAGE aléatoire.
- Le projet ignore délibérément les risques sur les eaux souterraines, détruit les milieux remarquables, anéantit des espèces protégées et prétend être en accord avec les orientations du SDAGE.
- Le dossier présente une bonne évaluation du contexte environnemental faune et flore mais apparaît succinct dans le domaine des eaux superficielles et surtout souterraines.
- Il est proposé de vérifier que les travaux ne mettront pas à jour la nappe, mais, si c'était le cas, le projet serait-il modifié ou abandonné ?
- D'autre part, le volet hydrologie traite des crues et passe sous silence les problèmes liés à l'étiage.
- Le contrat rivière est présenté comme un contrat d'entretien, or il s'agit d'un plan d'actions sur les milieux aquatiques.

AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Les orientations du SDAGE ne sont pas respectées au niveau du risque sur les eaux souterraines, détruisant par la force des choses les milieux remarquables, en contradiction avec les Directives Européennes de protection de l'environnement, la vallée de La Môle ayant été identifiée comme « un réservoir biologique ».*

*En ce qui concerne le captage de Val d'Astier, l'étude de protection aquifère n'est pas fournie.*

*Le dévoiement de la rivière de La Môle ne doit pas être qualifiée d'« écologique » puisqu'il ne satisfait pas aux règles élémentaires de restauration morphologique des cours d'eau.*

O. Lettre n°84-1 : Association l'Eau partagée, Mme Jeanine RIOU

- L'analyse préalable de l'incidence du projet sur la protection de la ressource en eau souterraine est insuffisante.
- Les compatibilités réglementaires avec les documents de planification existants sont par ailleurs contestables.
- Dans le cadre du projet, il semble que les intérêts privés priment sur l'intérêt général.
- La ressource en eau souterraine alimente 40 000 habitants permanents et plus de 200 000 saisonniers.

AVIS DEFAVORABLE

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Les dispositifs contractuels de gestion de l'eau bien appliqués doivent permettre de répondre à certaines de ces attentes.*

*Le contrat rivière ne se résume pas à un simple contrat d'entretien de la rivière, mais à un véritable plan d'actions pour :*

- *La restauration de la qualité des eaux superficielles et souterraines.*
- *La restauration des milieux aquatiques.*
- *La lutte contre l'inondation des lieux habités.*
- *Ainsi que la communication, au travers du programme pédagogique « l'eau partagée. »*

P. Pétition n° 79-1 établie par Mme TAUPIER Andréa  
Avec huit signataires.

- Risques d'accident, de nuisances et de pollution.

AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur a déjà donné son avis succinctement sur ces divers points.*

Q. Pétitions numéros 142-2, 145-2, 483-2, 89-1, 484-2, 90-2, 31-2, 30-2, 87-1, 88-1  
Avec cent-quarante-cinq signataires  
A l'initiative de l'ASAVM

- Non à l'arrivée d'avions gros porteurs, source de pollution sonores et chimiques, dangereux pour la santé et la sécurité des riverains.
- Non au projet de modification de notre rivière contrainte au PPRI, mettant en danger des espèces rares et protégées, destructeur d'un environnement exceptionnel.

AVIS DEFAVORABLES



*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*La masse des avions est limitée par la réglementation de l'Aviation Civile, et par la résistance de la piste lors d'un atterrissage, elle est de 24 tonnes.*

*Dans le dossier d'enquête publique, il est mentionné que les nouveaux appareils plus novateurs sur le plan technologique sont moins polluants et moins générateurs de nuisances sonores.*

*Comme il a déjà été dit plus haut, un descriptif détaillé des avions, avec leur taux de pollution atmosphérique, et celui des nuisances sonores, aurait pu permettre une comparaison avec les données similaires existantes avant projet.*

*Le dévoiement de la rivière semble être en contradiction avec les mesures de protection édictées par le Grenelle de l'environnement et par les Directives Européennes. Cette démarche est contraire à la notion de développement durable.*

*Le PPRI de la commune de La Môle précise que dans les zones inondables certains travaux sont interdits, comme les « remblaiements ».*

R. Pétitions numéros 92-1, 94-1, 29-2, 28-2, 361-2, 360-2, 359-2, 358-2, 357-2, 93-1  
A l'initiative des Môlois, Cogolinois et voisins de La Môle  
Avec deux-cent-huit signataires

- Désastre pour l'environnement.
- Nuisances sonores, pollution et danger.
- Seul but : extension commerciale.

#### AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur a déjà répondu à ces observations. Elles représentent les principales préoccupations des populations, et le pétitionnaire aurait dû compléter son dossier par des études précises et détaillées, notamment sur l'impact commercial et économique, du projet sur le golfe de Saint-Tropez. Et ce, pour répondre au « principe de précaution... »*

S. Pétition n° 91-1  
Intitulé pétition 24-net  
Trois cent soixante quatre signatures électroniques

- Non au détournement de la rivière La Môle.

#### AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule l'observation suivante :*

*Il s'agit d'une pétition sur internet dont l'objet se limite à une phrase, très significative et sans appel, venant en complément d'autres observations plus détaillées et argumentées.*

T. Lettres numéros : 90-1 et 32-2  
Remise d'un mémorandum concernant l'impact de l'aérodrome de La Môle sur la qualité de l'air dans la vallée, et sur la santé des habitants

- Quid de la pollution de l'air ?

#### AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule l'observation suivante :*

*Il est certain que le dossier d'enquête publique repose essentiellement sur la Loi sur l'eau, mais aux termes du principe de précaution, le plan de protection atmosphérique du département du Var (arrêté préfectoral du 10 mai 2007) aurait pu être une base d'étude très fournie pour lancer une étude d'impact sur ce thème.*

U. Lettres numéros : 49-1, 478-2, 531-2, 369-2, 252-2, 352-2, et 12-2  
Emanant de l'UDVN et ADVLM, du FRONT DE GAUCHE, l'ARPE, CEN PACA et de Monsieur le Conseiller Général Alain SPADA

- L'arrêté ministériel du 29 mai 1997 avait limité la fréquentation des avions lourds.
- Le dossier ne présente pas d'étude d'impact sur les conséquences de l'augmentation et de la modification du trafic, après les travaux projetés.
- L'avis de la « Commission Consultative de l'environnement de l'Aéroport » n'est pas produit au dossier.
- L'étude opérationnelle et réglementaire réalisée par la DGAC Sud-Est, démontrant la faisabilité, l'intérêt de ces travaux et leurs conséquences, est manquante au dossier.
- L'AGST est une société privée et ses statuts ne lui permettent pas de bénéficier de l'art L 211-7 du code de l'environnement.
- Lors de la réunion de la COCOENVI du 29 mars 2011, les membres présents avaient majoritairement exprimé une opposition au projet de détournement de la rivière, le compte rendu, aux termes des statuts à l'article 8 du règlement intérieur, devait être communiqué dans un délai de deux mois, c'est à dire le 29 mai 2011.
- Les avions lourds pourraient atterrir en venant de l'Ouest (village).
- Le survol des zones habitées (village) dégradera la qualité de vie des habitants du village et de la vallée de La Môle.
- L'emprise actuelle de l'aérodrome est délimitée par la rivière, le pont du CD 27 et la RN 98 (réf : art R 213-2 du code de l'Aviation Civile et Préfecture du Var 5.6.03 plan de secours spécialisé)
- L'extension de l'emprise de l'aérodrome (zone de sécurité, bande dégagée) dans une zone agricole n'est pas autorisée par le PLU.
- Les terrains, objet du projet, situés à l'Est de la rivière sont classés en zone rouge, R1 et R2. Il est mentionné que « le changement de destination dans les zones d'expansion des crues est interdit. »
- Par le dévoiement les risques d'inondation en aval seront aggravés.
- Le projet prévoit la destruction d'une zone d'habitat et de reproduction de la Cistude d'Europe.

- La destruction de la ripisylve et la réalisation des travaux entraineront un phénomène d'eutrophisation des eaux sur la portion dévoyée.
- Le Conseil d'Etat se réfère à l'art L 300-2 du Code de l'urbanisme, qui introduit une obligation d'engager la procédure de concertation préalable.
- Le rapport public 2011 du Conseil d'Etat précise « consulter autrement, participer autrement. »

## AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur a pris connaissance de ces différentes lettres, ainsi que des annexes.*

*Le Commissaire enquêteur formule l'observation suivante :*

*Le pétitionnaire, l'AGST, société privée, mais définie comme étant « un équipement structurant d'intérêt général, et assurant une mission de service public » bénéficie des dispositions de l'art. L 211-7 du code de l'environnement.*

*Il est exact qu'au terme de l'art L 571-13 du code de l'environnement, l'avis de la COCOENVI aurait dû être portée à la connaissance du public. Or le compte rendu du 29 mars 2011 a été adressé aux membres avec un retard, de plus de...onze mois.*

*Les avions lourds, dans leur procédure d'approche, doivent atterrir par la trouée Est, en venant de Cogolin.*

*Les autorités compétentes pour sanctionner les manquements sont la DGAC et la Gendarmerie des Transports Aériens.*

*Les syndicats des eaux ont confirmé le principe d'inondation en aval, une fois que les travaux du dévoiement auront été réalisés. Le rôle du bassin d'expansion des crues aura été faussé.*

*Il en sera de même pour le bassin de recharge de la nappe, sur la zone d'étude.*

*La réalisation du projet prévoit la capture de la Cistude d'Europe et de la Decticelle, pour les transplanter dans la portion de cours d'eau dévoyé, ce qui entrainera inévitablement la destruction de leur habitat respectif ainsi que bon nombre d'individus.*

*A ce sujet, l'avis et l'accord du Centre National de Protection de la Nature « CNPN » sont totalement absents du dossier.*

*La destruction de la ripisylve, en période d'étiage, entrainera une augmentation de la luminosité dans le cours d'eau, qui générera une sur-fertilisation de la flore avec un dépôt de sédiments et une grande consommation d'oxygène. Ce phénomène est l'« eutrophisation » qui entraîne par la suite, un appauvrissement de la qualité de l'eau et la disparition de la faune et de la flore.*

*La procédure de concertation, telle que décrite par l'art L 300-2 du code de l'urbanisme, ne s'applique pas dans le cadre d'une enquête publique « Loi sur l'eau ».*

*Le rapport public 2011 du Conseil d'Etat n'exprime qu'un simple souhait, n'ayant aucune valeur réglementaire, mais une orientation.*

V. Lettres numéros 542-2 et 518-2

- L'allongement de la piste ne fait que sécuriser l'usage des aéronefs autorisés à utiliser cette piste, par la DGAC.
- Il n'a jamais été interdit dans les PPR d'implanter en zone dangereuse des ensembles d'intérêt général.
- Une modification mineure du PLU peut-être faite si la volonté existe.
- Propositions :
  - Il faut imposer des règles de limitation d'utilisation.
  - Pourquoi ne pas couvrir localement le lit de la rivière, sachant que les prés voisins peuvent servir à l'évacuation de l'excédent d'eau.

AVIS FAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Pour donner un « avis favorable », l'argumentation doit être détaillée, en concordance avec le dossier d'enquête publique. Tous les volets doivent être étudiés. Notamment la trouée Est qui conduira les avions de plus de 5,7 tonnes à atterrir en venant de Cogolin et décolleront vers Cogolin.*

*Le PPR est un plan de sauvegarde de l'environnement et de l'urbanisme, incluant un règlement avec des prescriptions réglementaires.*

*Par exemple : Dispositions communes aux zones inondables, rubrique travaux interdits : « remblaiement ».*

*La modification d'un PLU est une procédure réglementaire en matière d'urbanisme qui, avant toute chose, doit être accompagnée par une volonté politique manifestée par le Conseil Municipal. Mais présentement les dispositions applicables sont celles du PPRI, la zone étudiée étant située en zone inondable.*

*Dans les deux propositions présentées, le Commissaire enquêteur pense que la première existe déjà et depuis... le 28 août 2000 (protocole passé entre la Mairie de La Môle et la société AGST), ayant pour but de réglementer l'utilisation de l'aéroport pour limiter les nuisances.*

*Le projet de recouvrement de la rivière a été abandonné, il lui a été retenu le projet actuel de « dévoiement ».*

W. Lettres numéros :- 255-2 et 491-2

- Le projet répond à la revendication légitime de tout utilisateur, permettant de faciliter nos déplacements en France et en Europe.
- L'aéroport est un outil nécessaire au moteur économique local.

AVIS FAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*La première réflexion est intéressante, mais la majeure partie des populations des communes avoisinantes utilisent les aéroports de Nice, Marseille et Toulon-Hyères.*

*La deuxième réflexion ne peut être vérifiée, le volet développement économique n'étant pas*

prévu aux termes de la réglementation « Loi sur l'eau ».

X. Pétitions numéros : 49-2, 487-2, 488-2 et 489-2  
Soixante-cinq signataires

- Emettent un avis favorable à la modification de l'extrémité Est, et de l'utilisation de la piste de l'aérodrome.

#### AVIS FAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Le texte de cette pétition soumise à la sagacité des lecteurs a le mérite d'être claire et précise. Seuls les arguments peuvent donner une vue objective d'un sujet.*

*Dans le cas présent, il faut reconnaître le travail détaillé et précis fait par le bureau d'études ECVR, et, en règle générale, tous les signataires de toutes les pétitions pourraient forger leur opinion sur les arguments du dossier et non pas sur la passion...*

Y. Lettre n° 485-2 : Mairie de La Môle

- Les risques pour la santé, la sécurité et les atteintes à l'environnement sont très importants, l'intérêt économique, celui de tout le golfe plus qu'incertain.

#### AVIS DEFAVORABLE

*Le Commissaire enquêteur estime que tout a déjà été dit.*

*Le projet présente globalement une situation complexe, où tous les domaines sont visés, à l'exception de la santé, de la pollution de l'air, de l'eau, au niveau de la nappe, et des nuisances sonores, non exigés par la présente réglementation de référence (Loi sur l'eau).*

*Une étude sur la vulnérabilité de la nappe, dans le cadre de la relation entre la nappe et la rivière, aurait dû être complétée (page 34).*

*L'intérêt économique et ses retombées n'est pas explicite.*

Z. Lettres numéros : 147-2 de l'Association de Défense et de Protection du Littoral et du Site de Ste Maxime,  
196-2 de l'ASAV  
101-2 de LPO PACA  
103-2 du CEPEC  
372-2 du WWF  
et 195-2 de M Guy SAURON, Maire de La Môle de 1998 à 2008.

- Le projet est incompatible avec le SCOT, le PLU et le PPRI.
- La réalisation des travaux du dévoiement et du remblaiement du méandre auront un

impact sur la nappe phréatique.

- Parmi les espèces inventoriées, la Cistude d'Europe présente un très fort enjeu de conservation.  
Les travaux impacteront les populations présentes dans le cours d'eau.

## AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Le projet présenté à l'enquête publique n'est pas compatible avec le SCOT, le PLU de La Môle et le PPRI de cette commune.*

*En ce qui concerne les éventuelles retombées, il semble qu'il y ait un risque, et ce, d'après le dossier d'enquête publique, en page 34, qui stipule : « 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. »*

*Et en continuant en fin de page : « L'ensemble de ces résultats traduit la forte vulnérabilité de la nappe alluviale de La Môle à une éventuelle pollution à partir des eaux superficielles. »*

*Il est dit plus loin, en page 54 : « Le projet d'aménagement en aval immédiat de la piste d'aéroport est situé à l'intérieur de la ZONE D'INFLUENCE du champ captant du Val d'Astier. »*

*Pour ce qui se rapporte à la population des Cistudes d'Europe, elle fait l'objet d'une mesure de protection, au même titre que la Decticelle, et ce, d'après les Directives Européennes et le Grenelle de l'Environnement.*

*Il est indéniable que, lors des travaux, une partie des populations d'espèces seront supprimés, tous ne pourront pas être transplantés dans le cours d'eau dévoyé (en milieu artificiel).*

AA. Lettres numéros : 479-2 et 482-2

- Aucune étude d'impact n'est réalisée sur les exigences de santé, salubrité et sécurité civile.

## AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Il aurait été nécessaire d'inclure au dossier un volet santé, salubrité et sécurité civile, reposant sur le Plan d'exposition au bruit de la Commune de La Môle ou de sa révision, ainsi que sur le Plan de protection atmosphérique du Département du Var, en vertu de la notion du principe de précaution.*

BB. Lettres numéros : 539-2, 257-2, 256-2 et 482-2

- Aucune consultation sérieuse préalable de la Commission consultative d'environnement de l'aéroport (COCOENVI) n'a été menée.

## AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule l'observation suivante :*

*Il est certain que l'avis consultatif de la Commission consultative, aurait dû être joint au dossier d'enquête publique art L 571-13 du code de l'environnement.*

CC. Lettres numéros : 370-2, 4-2 et 141-2 Maître GADY, ADVLM et Europe Ecologie-les Verts.

- Aux termes du décret n° 2011-2018 du 29/12/2011, art R 11-14-7 alinéa 5 du code de l'expropriation : L'affichage de l'avis d'enquête sur les lieux doit être réalisé par les soins du pétitionnaire. Or, à la date du 24 janvier 2012, le garde municipal a constaté que l'affichage en question n'a pas été effectué.
- Absence d'étude d'impact aux termes de l'article L 211-1 du code de l'environnement.
- L'avis de la COCOENVI n'est pas joint au dossier d'enquête publique, mais, surtout, n'a pas été sollicité.

## AVIS DEFAVORABLES

*Le Commissaire enquêteur formule les observations suivantes :*

*Le décret 2011-2018, portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, sera applicable dès que les circulaires d'application auront été préparées par le Ministère de l'Ecologie.*

*L'application des textes et l'entrée en vigueur de la réforme sont prévues le 1<sup>er</sup> Juin 2012. Il ne peut donc y avoir de rétroactivité du décret, ce qui serait, à priori, anticonstitutionnel.*

*L'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête publique date du 20 décembre 2011, il a été affiché en Mairie de la Môle, de Cogolin et sur place, et les trois certificats seront joints au rapport d'enquête.*

*Conformément à l'art L 211-1 du code de l'environnement, l'étude d'impact est prévue sur la santé, la salubrité, l'alimentation en eau potable, la conservation et le libre écoulement des eaux, la protection contre les inondations etc....*

*Aucune étude n'a été réalisée en ce sens, ce qui laisse le public dans l'expectative.*

*Aux termes de l'art L 571-13 du code de l'environnement, l'avis consultatif de la COCOENVI n'a pas été demandé et ne pouvait pas être joint au dossier d'enquête publique. De plus, le compte rendu de la réunion de la commission du 29 mars 2011 a été remis au Commissaire enquêteur le 17 février 2012...*

## **20 PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS ORALES OU ECRITES DU PUBLIC, ELUS, ASSOCIATIONS, SYNDICATS ET PARTIS POLITIQUES.**

Conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 20 décembre 2011, nous avons pris rendez-vous avec le pétitionnaire la société de l'AEROPORT DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ-LA MOLE (AGST), représentée par Monsieur Pierre FOURQUES, Directeur de l'aéroport, en date du 24 février 2012.

Nous lui avons rendu compte des observations formulées, et remis notre procès-verbal, en l'invitant à nous faire parvenir un mémoire en réponse, sous vingt-deux jours, le tout conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 20 décembre 2011 n° 2011/49.

Copie du procès-verbal est annexé aux présentes.

## **21 MEMOIRE EN REPOSE, ANALYSE ET COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.**

Suite au procès-verbal des observations remis au pétitionnaire le 24 février 2012, conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 20 décembre 2011, la Société AGST m'a, à son tour, remis le « Mémoire » en réponse, le 15 mars 2012, au siège de l'aéroport de La Môle, où nous avons pris rendez-vous (Le document est annexé au présent rapport).

Le Commissaire enquêteur visera le numéro de l'observation portée au procès-verbal, et fera une synthèse de la réponse du pétitionnaire, suivie d'un commentaire et, éventuellement, d'une analyse succincte.

- N°1. « Le cadre légal d'intervention du projet est la Loi sur l'eau »  
« Il s'agit de vérifier l'impact du dévoiement de la rivière, au regard des dispositions de loi sur l'eau. »  
« Le pétitionnaire s'engage à protéger la ressource en eau potable des habitants de la Môle ».  
« Une campagne de traçage sera réalisée à l'emplacement du projet et avant les travaux. »  
« Cette campagne permettra de quantifier le risque et de mettre en place des mesures adaptées ».  
« Le maître d'ouvrage n'agira qu'en conformité avec la réglementation de l'Aviation Civile, comme il le fait déjà. »

*Le Commissaire enquêteur se permet de faire le commentaire suivant :*

*Il est exact que le projet mis à l'enquête publique découle légalement des textes prévus par la Loi sur l'eau. La nomenclature du dossier dans son inventaire est complète réglementairement.*

*Mais l'inquiétude des citoyens des deux communes de La Môle et de Cogolin est légitime.*

*Le pétitionnaire, dans le dossier d'enquête, parle d'accueillir des avions plus performants, moins polluants et moins bruyants. Les populations sont en droit d'attendre des explications plus détaillées sur des thèmes, certes non prévus par les textes découlant de la Loi sur l'eau et du code de l'environnement, mais les inquiétant*



*dans leur quotidien.*

*Cette crainte est légitime, en raison notamment de la dangerosité du site.*

*Il est normal que l'opinion réclame des garanties, en invoquant la notion de « principe de précaution » qui désormais est visé dans notre constitution (Loi n° 95-100 du 2 février 1995).*

*D'ailleurs, la jurisprudence du Conseil d'Etat, dans un arrêt du 19 juillet 2010, a désormais entériné cette notion.*

*Et c'est ainsi, considérant qu'il est énoncé à l'article 5 de la Charte de l'Environnement, à laquelle le Préambule de la Constitution fait référence en vertu de la loi constitutionnelle du 1<sup>er</sup> mars 2005 que : « Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions à la mise en œuvre de procédure d'évaluation des risques, et à l'adoption de mesures provisoire et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage. »*

- N°2. « En effet un déséquilibre écologique pourra être créé temporairement le temps que le dévoiement se naturalise et établisse un nouvel équilibre »  
« Les modalités de conception du nouveau cours d'eau feront l'objet d'un cahier des charges techniques très précis, qui sera étudié par le Conseil national de protection de la nature (CNPV). »

*Le Commissaire enquêteur :*

*L'explication est claire, il faudra établir le cahier des charges et sa réalisation pratique avec le concours efficace du Syndicat des eaux de la Giscle et du SIDECM.*

*La ré-acclimatation des espèces et de leurs habitats sera très délicate, et la mise en œuvre du procédé devra être entouré de toutes les précautions possibles.*

- N°3. « Concernant l'incidence du projet sur les crues, l'étude hydraulique démontre clairement que sur les zones d'expansion des crues, les volumes stockables, seront quasiment identiques par rapport à la situation initiale . »

*Le Commissaire enquêteur, après avoir rencontré les syndicats des eaux, fait le commentaire suivant :*

*La réduction du linéaire hydraulique, suite à la création du dévoiement de la rivière, va entraîner une augmentation du débit capable du cours d'eau, la pente étant déterminante pour l'hydraulicité d'un bief de rivière.*

*Ce qui implique, avec des crues plus fréquentes (inférieures à la décennale) et sur la longueur dévoyée, un débordement moindre sur les prairies attenantes.*

- N°4. « Comme le souligne l'étude d'impact sur le patrimoine naturel, le projet est impactant sur le milieu ambiant. »  
« Deux variantes ont été proposées et comparées pour l'aménagement du projet, et afin d'adopter in fine la variante de moindre impact. »  
« Cette démarche comparative en amont constitue en soi une première mesure de réduction d'impact très significative. »  
« Dans un deuxième temps, des mesures d'atténuation des impacts sont proposées. »  
etc...

*Le Commissaire enquêteur :*

*reconnait la justesse des arguments avancés, et la qualité du travail des bureaux d'études.*

*Mais il est troublant que le dossier ne mentionne à aucun moment l'application des servitudes aéronautiques (élagage sévère des arbres) qui semblent poser un véritable problème à long terme pour la qualité des peuplements arbustifs et arborés (ripisylve), et donc, in fine, pour la qualité de l'écosystème aquatique.*

*En effet, cette déforestation entraîne une mise en lumière excessive du cours d'eau, avec un réchauffement des eaux, ce qui est un facteur important de dégradation de la qualité, en contradiction avec l'action du syndicat intercommunal de la Giscle (opérations de restauration de la ripisylve).*

- N°5. « De toute évidence, le maître d'ouvrage n'agira que dans le respect des normes de sécurité liées aux hauteurs d'approche et aux angles d'atterrissage. » etc....

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il est certain que ces allégations sont gratuites, sans fondement, la preuve n'étant pas apportée.*

*Mais il n'en est pas moins important qu'en cas de non respect de ces règles de procédures, l'autorité compétente sera, en premier lieu, le Directeur de l'AGST, puis la DGAC, et enfin la Gendarmerie des transports aériens.*

- N°6. « Les mesures compensatoires prévues en phase chantier pour protéger le milieu aquatique et la nappe alluviale permettront d'éviter tout risque de pollution de la ressource souterraine. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*reconnait la justesse de la réponse, mais il ne faut pas perdre de vue que la nappe est, d'après le dossier, qualifiée de... « vulnérable », affleurant... Il s'agira d'être excessivement prudent et précautionneux...*

- N°7. « Comme il l'est rappelé dans le dossier de demande d'autorisation, la convention signée avec la Mairie du village limite le nombre de mouvements au sein de l'aérodrome. »  
« L'impact routier et environnemental sera toujours moindre que si les touristes doivent venir sur site depuis les aéroports de Toulon et de Nice. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il est exact que le protocole signé entre le pétitionnaire et la commune de La Môle, le 28 juin 2000, a pour but premier d'atténuer les nuisances créées par l'aéroport, en limitant et en aménageant les rotations.*

- N°8. « C'est à la personne qui allègue un fait d'en apporter la preuve »  
« Le maître d'ouvrage n'agira qu'en conformité avec la réglementation de l'Aviation civile. »  
« En outre, le présent dossier, venant à l'appui d'une demande d'autorisation de dévoiement d'une rivière, il convient de se borner à vérifier la conformité du projet au regard de la Loi sur l'eau »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il est exact que certaines observations peuvent être considérées comme étant éloignées du sujet principal.*

*Elles manifestent, néanmoins, souvent maladroitement, l'expression d'une profonde inquiétude de l'opinion.*

*Il n'appartient pas au Commissaire enquêteur d'écarter systématiquement les questions ou les observations qui n'entrent pas dans le cadre de la réglementation de la Loi sur l'eau.*

- N°9. « Le PLU de la Commune de la Môle opposable au projet de dévoiement de la rivière dispose que : la zone UE correspond au secteur de la commune sur lequel sont implantés les équipements liés au fonctionnement de l'aérodrome. Cette zone est classée en quasi totalité en zone bleue (B1) du Plan de Prévention des Risques relatifs aux inondations. Certains articles du présent règlement renvoient au règlement applicable du PPR valant servitude d'Utilité Publique annexé au PLU. »  
« La piste de l'aérodrome et ses abords sont situés en zone Np. »  
« Les terrains, objets du projet de dévoiement, sont situés en zone agricole A et Ac. »  
« Cette zone est recouverte en partie par le PPR relatif aux inondations; le PPR valant servitude d'utilité publique, c'est le règlement de ce document qui fixe, sur les secteurs qu'il recouvre, les dispositions applicables aux biens et activités existants, ainsi qu'à l'implantation de toutes constructions et installations. »  
« La zone Ac correspond à des terrains affectés par les servitudes de dégagement de l'aérodrome. »  
« L'article A2 précise que sont soumis à conditions particulières mais non interdits  
« Les ouvrages techniques divers nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif. »  
« Le dévoiement entre dans ce cas de figure... »  
« Dans ces conditions, le projet est comptable avec le PLU opposable. »  
« Le projet ne diminue donc pas la surface ni le volume d'expansion des crues, d'une part, et il ne prévoit aucun remblai au-dessus du terrain naturel (hors lit mineur du cours d'eau actuel qui sera dévoyé), d'autre part. »  
« Le règlement interdit, notamment en zone inondable, les remblaiements, affouillements et endiguements, ce qui ne sera pas le cas de l'opération. En l'espèce, le projet ne diminue pas la surface nécessaire à l'expansion des crues et conserve la capacité actuelle en lit mineur. »  
« Ainsi, le présent projet est compatible tant avec le PLU qu'avec le PPR. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*La zone étudiée est classée en zone A et Ac.*

*La zone A comprend les terrains qui font l'objet d'une protection particulière, en raison de la valeur et du potentiel agronomique, biologique et économique des terres*

agricoles.

La zone Ac correspond à des terrains affectés par les servitudes de dégagement de l'aérodrome.

Or la zone qui doit accueillir le projet a été classée en zone inondable, et c'est le PPRI qui doit s'appliquer.

Seuls les dispositions réglementaires de ce document sont opposables aux tiers. Elles fixent sur le secteur les dispositions applicables aux biens et activités existants, ainsi qu'à l'implantation de toutes constructions et installations.

Le règlement du PPR relatif aux inondations précise, dans les dispositions communes aux zones inondables, que certains travaux sont interdits, tels que, par exemple : « Les remblaiements, affouillement etc.... »

La définition du remblaiement est précise, d'après le dictionnaire « Le Nouveau Petit Robert »

« Remblai : action de remblayer, opération de terrassement consistant à rapporter des terres pour faire une levée ou combler une cavité. »

N°10. « Institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, le SCOT est un document d'urbanisme et de planification territoriale. »

« Le SCOT confirme l'intérêt de la présence, dans son bassin, d'un équipement aéroportuaire ouvert sur l'international, mais rappelle les exigences concernant : le maintien de l'emprise actuelle...etc.... »

« Un document ou une opération est compatible avec une règle d'urbanisme, dans la mesure où cette règle le l'interdit pas. »

« Le SCOT encourage même au développement du trafic aérien. »

« En ce qui concerne la notion d'emprise au sol, il est stipulé, qu'en l'absence de précision dans les documents, il ressort de l'évolution jurisprudentielle que l'emprise au sol doit se définir au cas par cas, en tentant néanmoins de faire prévaloir la définition qui permet l'exercice le plus large du droit à construire. »

« Dès lors, force est de constater que le projet n'est pas contraire aux dispositions du SCOT et que le présent en cause respecte précisément l'emprise au sol de l'aéroport. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*La réponse à cette interrogation est plus que complète, mais ces différents arguments auraient mérité de venir compléter le dossier d'enquête publique.*

*Cette analyse de la notion « d'emprise actuelle » aurait vraisemblablement permis au public d'apprécier la justesse du raisonnement juridique. Mais, malheureusement, cet argumentaire, agrémenté de décisions de jurisprudence, n'a pu être porté à la connaissance de la population concernée.*

*En conséquence, tout comme le SCOT et les 12 maires du golfe, les associations, les syndicats de la gestion de l'eau, les partis politiques, les élus et les populations, le Commissaire enquêteur estime que la rubrique 4-3-2 de ce document, stipule entre autre : « le maintien de l'emprise actuelle. » et que le projet n'est pas compatible avec le SCOT.*

N°11. « Premièrement, et contrairement à cette allégation, il convient de rappeler que la zone étudiée est bien située à l'extérieur des périmètres de protection actuels des captages du Val d'Astier, et non à l'intérieur. »

« Secondement, le projet est situé dans le futur périmètre rapproché en cours de procédure d'approbation par le CODERST (non approuvé à ce jour). »

« Dans ce périmètre, l'hydrogéologue agréé préconise l'implantation d'activités polluantes : installations classées, exploitation de matériaux divers, creusement de puits et forage, stockages souterrains, infrastructures routières et aéroportuaires. « Le dévoiement de la Môle n'est pas concerné ». etc....

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il n'y a aucune allégation, la page 54 stipule :*

*« Le projet d'aménagement en aval immédiat de la piste d'aéroport est situé à l'intérieur de la zone d'influence du champ captant du Val d'Astier. »*

*De plus, à la page 34, à la rubrique : « Relation entre la nappe et la Môle », 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. »*

*Enfin, en bas de la même page : « L'ensemble de ces résultats traduit la forte vulnérabilité de la nappe alluviale de la Môle à une éventuelle pollution à partir des eaux superficielles. »*

*Dans le rapport de révision des périmètres de protection, le projet sera inclus dans le périmètre de protection rapprochée.*

*L'hydrogéologue agréé a avancé les prescriptions suivante :*

- *« L'interdiction de l'implantation d'activités polluantes pouvant entraîner une dégradation de la qualité des eaux. »*
- *« L'interdiction de travaux de terrassement et souterrains susceptibles de dégrader et d'entamer la couche protectrice sablo-limoneuse de surface et de mettre à jour la nappe. »*

*Les travaux ne sont pas compatibles avec les prescriptions de l'hydrogéologue.*

N°12. « Les cantons de Grimaud et Saint-Tropez connaissent un afflux touristique particulièrement important en saison estivale, les dessertes et communications sont très difficiles. »  
etc..

*Le Commissaire enquêteur :*

*Le développement avancé sur cette observation par le pétitionnaire aurait dû apparaître au dossier d'enquête publique. Un public nombreux s'est interrogé sur la question.*

*Il est exact que les textes réglementaires de la « Loi sur l'eau », sont respectés par le pétitionnaire, mais il aurait été utile d'apporter quelques précisions sur le thème du développement économique et de ses retombées. Surtout, dans la mesure où le pétitionnaire a rédigé une lettre circulaire adressée à un grand nombre d'entreprises, et dans laquelle une rubrique était libellée ainsi :*

*« L'aménagement est essentiel pour la vie économique locale. »*

*« Nous sommes très inquiets pour notre futur et celui de nos commerces, si le projet qui est aujourd'hui à l'étude ne pouvait aboutir. »*

*En foi de quoi, il serait normal que le public puisse avoir en sa possession, au dossier d'enquête publique, des éléments de réponse.*

N°13. « Les articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement gouvernent le régime des autorisations administratives au titre de la Loi sur l'eau. »  
« Plus spécifiquement, l'article R 214-6 du code de l'environnement précise le contenu de la demande et du dossier à établir. »  
« Or, à aucun moment ce texte réglementaire ne prévoit qu'un volet développement économique soit à établir »

*Le Commissaire enquêteur fait un commentaire identique au numéro 12.*

N°14. « Tout d'abord, et encore une fois, cette allégation est inopérante. »  
« En effet, le public omet de comprendre le contexte juridique de l'autorisation administrative sollicitée. »  
« L'objectif visé par le projet est donc essentiellement sécuritaire, avec une incidence économique. Le pétitionnaire ne s'en est jamais caché. »

*Le Commissaire enquêteur formule le même commentaire que pour les numéros 12 et 13.*

N°15. « Les critères découlant de cette notion, et retenus par le pétitionnaire, sont la mise en œuvre d'un projet économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement tolérable. »

*Le Commissaire enquêteur partage la même analyse.*

N°16. « L'article L 571-13 du code de l'environnement institue les commissions consultatives de l'environnement. »  
« Ces commissions sont attachées à des aérodromes et consultées « sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. » »  
« Les articles R 571-10 et suivants du code de l'environnement organisent le fonctionnement des commissions, et prévoient, notamment, que la commission est présidée par le préfet, ou encore, que la commission consultative de l'environnement délibère à la majorité relative des membres présents. »  
« Par ailleurs, il y a lieu de souligner qu'à deux reprises, la jurisprudence a pu considérer que les avis émis par une CCE ne possèdent qu'une valeur consultative. »  
« Dès lors, le moyen tiré de ce que la procédure découlant de la réunion de la « Commission consultative de l'environnement de l'aéroport » du 29 mars 2011 serait incomplète, et que le compte-rendu de la réunion n'aurait pas été annexé au dossier d'autorisation manque en droit, et donc n'est pas fondé. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Estime que, réglementairement parlant, l'article L 571-13 du Code de l'environnement, ainsi que les articles R 571-10 et suivants, doivent jouer leur plein et entier effet.  
La Commission CCE aurait dû être consultée sur le projet, et un avis consultatif*

*réclamé. Dans le cas contraire, quelle serait sa mission et son utilité ?*

*Il est inconcevable que le compte rendu de la réunion du 29 mars 2011 n'ait été adressé aux membres pratiquement 11 mois plus tard...*

*La finalité de cette commission est, légalement, la suivante :*

*« Etre consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. »*

*Une grande partie de l'opinion publique s'en est émue...*

N°17. « Les articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement gouvernent le régime des autorisations administratives au titre de la Loi sur l'eau. »

« L'objectif d'un tel dossier étant de permettre aux populations concernées de percevoir l'enjeu du projet envisagé et ses répercussions. »

« En outre, dans le cadre d'une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, il n'y a pas lieu d'étudier la compatibilité du projet au regard du plan de protection de l'atmosphère. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il est exact que la réglementation de la Loi sur l'eau écarte ce genre d'études, PPA et PEB.*

*Que, de plus, la nomenclature du dossier d'enquête publique est complète dans le cadre du code de l'environnement.*

*Mais les inquiétudes sont légitimes pour les populations concernées...*

N°18. « Contrairement à ces allégations, le projet est bien compatible avec les objectifs énoncés dans la note de présentation du PPRI. »

« Le règlement du PPRI interdit, notamment, en zone inondable, les remblaiements, affouillements et endiguements. »

« Cependant, dans le cadre du présent projet, aucun remblai n'est prévu au-dessus du terrain naturel (hors lit mineur du cours d'eau actuel qui sera dévié). »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Le règlement du PPRI prescrit, à la rubrique :*

*« REGLES COMMUNES A LA ZONE INONDABLE » : sont interdits, les remblaiements, affouillements.*

*Et ce sont bien des remblaiements que réalisera le pétitionnaire à l'occasion du dévoiement (voir page 14 de l'annexe étude hydraulique, II – 2 Etat projet).*

*Il n'y a pas de différence de notion entre un remblaiement « au-dessus du sol naturel », et un remblaiement.*

*Il peut être au-dessus du sol et il peut permettre de combler un trou, une excavation, par exemple, « le méandre dévié » ...*

N°19. « La route départementale ne se trouve pas dans le périmètre de la bande aménagée. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Renseignements pris, c'est exact.*

N°20. « Encore une fois, les articles L 241-1 à L 214-6 du code de l'environnement gouvernent le régime des autorisations administratives au titre de la Loi sur l'eau. »  
« L'objectif d'un tel dossier étant de permettre aux populations concernées de percevoir l'enjeu du projet envisagé et ses répercussions. »

*Le Commissaire enquêteur a déjà répondu au N°1.*

N°21. « Tout d'abord, une telle analyse n'est pas obligatoire dans le cadre de la constitution du présent dossier, conçu conformément à la réglementation au titre de Loi sur l'eau. »  
« La qualité du site est connue. »  
« Enfin, lorsque le cahier des charges des travaux sera établi, bien entendu, ces analyses auront lieu avant, pendant, et après les travaux. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il est certain que l'article L 214-6 n'impose pas cette analyse.*

*Par contre, le Commissaire enquêteur doute que « la qualité du site soit connue ».*  
*Effectivement, en page 31, sous le titre : Qualité des eaux :*

*« Les eaux de La Môle, au droit de l'aéroport, sont affectées par les rejets de la station d'épuration de la Môle et des eaux de lavage des filtres de l'unité de production d'eau potable de la Verne par temps de pluie. »*

*Or la station d'épuration a été modernisée, et il n'y a plus de rejets, idem pour l'usine de la Verne...*

N°22. « Il ressort que les articles L 300-2 du code de l'urbanisme, R 300-1 et suivants ne s'appliquent pas dans le cadre d'un projet d'extension d'aéroport »

*Le Commissaire enquêteur partage cette analyse, la présente procédure découle du code de l'environnement et non de l'urbanisme.*

N°23. « Le dossier est établi en application des articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement, il est soumis au régime de l'autorisation et fait l'objet d'une enquête publique. »  
« Les articles R 294-88 et suivants du code de l'environnement précisent la procédure qui doit être suivie pour l'établissement des déclarations d'intérêt général ou d'urgence. » etc....

*Le Commissaire enquêteur partage cette analyse.*

*Il revient à l'autorité administrative d'apprécier l'opportunité de l'adoption d'une déclaration d'utilité publique, et seul le juge administratif est compétent pour se prononcer en droit.*

N°24. « Encore une fois, les articles L 214-1 et L 214-6 du code de l'environnement gouvernent le régime des autorisations administratives au titre de la Loi sur l'eau. »  
« Les études d'impact et opérationnelles ne sont pas prévues par ces textes réglementaires. »  
« L'objectif d'un tel dossier étant de permettre aux populations concernées de percevoir



l'enjeu du projet envisagé et ses répercussions. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il est exact que, réglementairement parlant, le dossier d'enquête publique est piloté par la Loi sur l'eau, et que ces études ne sont pas visées par les textes (art L 214-1 et L 214-6 du code de l'environnement).*

*Mais l'opinion publique est inquiète pour tous les sujets touchant au thème de l'aéroport, et cela depuis des années...*

N°25. « A l'inverse, l'étude hydraulique réalisée et qui est jointe au dossier, démontre parfaitement que le mécanisme des crues de La Môle ne sera pas significativement modifié par le projet. »

« Localement, le champ d'expansion des crues sera préservé ce qui évitera toute aggravation de l'inondabilité en amont comme en aval. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*A la lecture du dossier et de l'étude hydraulique, peut-être ?*

*Par contre, le SIDECM et le Syndicat intercommunal des eaux de la Giscle pensent le contraire.*

*« La capacité hydraulique du chenal artificiel va être augmentée par rapport au bief naturel »*

*Le méandre initial comblé, les eaux s'écouleront dans le chenal artificiel créé.*

*Dans l'état initial, et de par sa morphologie, l'écoulement des eaux était ralenti, et les crues alimentaient la nappe.*

*Désormais, l'expansion des crues dans le bassin de recharge sera moindre.*

*Et il est à noter que la zone étudiée était un site de ralentissement dynamique des crues (zone de stockage), que le Syndicat intercommunal de la Giscle et ses communes membres s'efforcent de conserver.*

N°26. « Une réflexion approfondie sur l'hydro géomorphologie du cours d'eau a été menée afin de favoriser la colonisation du futur tronçon par la végétation et la faune existantes. »

« Le tracé et les profils en travers du chenal ont été proposés par un bureau d'étude, en fonction de la configuration topographique du terrain. »

« La conception du dévoiement respectera plusieurs caractéristiques importantes, qui seront spécifiées dans un Cahier des Charges Techniques Global (CCTG), pour favoriser le plus rapidement possible le retour de la flore dans un premier temps, puis de la faune. » etc....

*Le Commissaire enquêteur :*

*Le dossier semble démontrer une volonté de profiter du détournement du cours d'eau de la Môle, pour améliorer d'un point de vue morphologique la portion remblayée.*

*D'autre part, le rapport ne mentionne à aucun moment l'application des servitudes aéronautiques (élagage des arbres).*

*Or ces servitudes ne permettront pas le développement d'une ripisylve à l'identique des zones non influencées.*

N°27. « L'étude hydraulique réalisée démontre que le débit capable du « lit mineur » actuel (évalué à 54 m<sup>3</sup>/S) sera conservé après réalisation du dévoiement dont le gabarit permettra le transit du même débit avant débordement. »  
« De ce fait, les débordements dans les prairies voisines (qui constituent le « lit majeur » de La Môle) continueront à se produire à l'identique de l'état initial. »

*Le Commissaire enquêteur fait le même commentaire que pour le N° 25.*

N°28. « Le pétitionnaire n'a pas connaissance de ce fait »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Effectivement, il s'agit d'une erreur de retranscription.  
Il aurait dû être écrit « sera arasée » au lieu de « est arasée ».*

N°29. « Le projet considéré s'accompagne de l'élimination des flaques d'eau dormantes du tronçon et contribue ainsi à diminuer l'eutrophisation. »  
« En outre, la qualité des eaux sera préservée par la mise en place de mesure de surveillance et de protection de la ressource pendant toute la durée des travaux. »  
« De gros efforts de réaménagements écologiques seront mis en œuvre afin de « naturaliser » progressivement le dévoiement, de manière à recréer une connexion écologique fonctionnelle, autant aquatique que terrestre. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*La reconstitution de la ripisylve dans le tronçon dévoyé sera une tâche délicate mais obligatoire, afin de maintenir une bonne qualité des eaux.  
Passant par des mesures de protection de la flore et de la faune, le projet aurait néanmoins un impact sur la continuité biologique de ce cours d'eau.*

N°30. « Aucune espèce de l'annexe II de la Directive Habitat, incluant le « Barbeau Méridional » n'a été inventoriée. »  
« L'étude environnementale évalue l'impact du projet sur les poissons et la faune aquatique comme modéré, et l'impact résiduel après application des mesures d'atténuation, comme très faible, voire positif. »  
« Il est fortement probable que si, malgré tout, le Barbeau méridional était présent, il puisse coloniser le dévoiement. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*L'opération de « création » de milieux aquatiques ne sera possible qu'à moyen, voire long terme, ce qui pénalisera immédiatement la qualité écologique du cours d'eau et de sa nappe d'accompagnement.  
Le pétitionnaire manifeste la volonté de permettre « la colonisation du Barbeau méridional » à moyen terme par les éléments ayant été détruits ou altérés sur l'ancien tracé de la Môle.  
Mais les servitudes aéronautiques ne permettront pas le développement d'une ripisylve à l'identique des zones non influencées.*

- N°31. « Une réflexion approfondie sur l'hydro géomorphologie du cours d'eau a été menée afin de favoriser la colonisation du futur tronçon par la végétation et la faune existante. »  
« Le tracé et les profils en travers du chenal ont été proposés par le bureau d'étude ECOMED, et adaptés en fonction de la configuration topographique du terrain. »  
« La morphologie finale du tronçon dévié sera validée en concertation avec les gestionnaires des milieux aquatiques locaux. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*La réalisation des travaux de dévoiement, avec création d'un nouveau lit mineur, risque d'entraîner des phénomènes d'érosion régressive ou progressive, en amont et en aval du projet, ce qui est très fréquemment observé lorsque la longueur du circuit hydraulique est réduite.*

- N°32. « Comme il l'a été indiqué précédemment, un déséquilibre écologique pourra être créé temporairement, le temps que le dévoiement se naturalise et établisse un nouvel équilibre. »  
« Des mesures d'atténuation et de compensation sont proposées en conséquence. »  
etc....

*Le Commissaire enquêteur :*

*Reconnaît le sérieux des études menées.*

*Par contre, un chapitre important a été survolé : la pollution des eaux souterraines à partir des eaux de surface.*

*D'autre part, le volet recharge de la nappe n'a pas été pris en compte.*

- N°33. « L'article L 214-17 du code de l'environnement est issu de la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006. »  
« Le projet ne concernant ni la construction d'un ouvrage hydraulique, ni le renouvellement de son autorisation, l'article L 214-7 du code de l'environnement n'est pas applicable en l'espèce. »  
« En outre, c'est à l'autorité administrative qu'il revient d'établir un classement des cours d'eau. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Le projet fera l'objet d'un cahier des charges qui sera étudié par le CNPN.*

*Cette procédure, semble-t-il, sera un gage de sérieux et une garantie nécessaire.*

- N°34. « Les mesures compensatoires sont des actions positives pour la biodiversité, mises en œuvre pour contrebalancer les impacts résiduels d'un projet sur l'environnement. »  
« Cependant, si la population environnante le souhaite, une mesure en ce sens pourra être proposée au moyen d'un ajustement, en tant que mesure d'accompagnement par exemple. »

*Le Commissaire enquêteur partage tout à fait l'analyse du pétitionnaire.*

*Il ne s'agirait pas d'une mesure compensatoire qui, par définition, a pour vocation d'être positive, mais une mesure d'accompagnement.*

- N°35. « Différentes mesures de protection ont été définies pour préserver la nappe alluviale et les captages de Val d'Astier. »  
« Une campagne de traçage sera réalisée à l'emplacement du projet de dévoiement et avant travaux. Cette campagne permettra de quantifier le risque et de mettre en place des mesures adaptées. »  
« Les préconisations seront intégrées au cahier des charges des travaux et rappelées régulièrement, par le maître d'œuvre, au conducteur des travaux. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Une campagne de traçage sera réalisée, afin de déterminer l'incidence des travaux sur les risques de pollution des captages d'eau potable, ce qui permettra de quantifier le risque, et de mettre en place des mesures adaptées.*

*La nappe étant affleurante, il conviendra de prendre toutes les précautions possibles afin de préserver la ressource en eau et les captages situés à environ 2 km en aval dans la vallée.*

- N°36. « L'amélioration de la qualité des eaux de La Môle reste à vérifier par une campagne d'analyses physicochimiques et bactériologiques »  
« Or une telle analyse n'entre pas dans l'objet de la réglementation (Loi sur l'eau). »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Effectivement, d'importants progrès ont été réalisés, influant directement sur la qualité de l'eau :*

- *Rénovation de la station d'épuration de la commune de La Môle en 2006, permettant un traitement poussé des effluents,*
- *Et dernièrement, la station de traitement des eaux de lavage des filtres de l'usine d'eau potable de la Verne a été agréementée d'un dispositif traitant l'intégralité des eaux de lavage.*

- N°37. « Le contrat rivière est un véritable plan d'actions »  
« Les objectifs qui y sont définis seront entièrement respectés par le pétitionnaire. »

*Le Commissaire enquêteur approuve cette politique.*

- N°38. « Dés lors, il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leurs ensembles, mais seulement l'impact du projet envisagé Loi sur l'eau. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il est normal que la population de La Môle s'inquiète.*

*Dans un sens, cette marge de sécurité existe en raison du projet, mais dans le sens de l'atterrissage?*

*Le principe de précaution devrait jouer, même si la réglementation s'éloigne de cette préoccupation majeure : la sécurité publique...*

N°39. « Le projet n'entraîne aucun changement de destination de cette zone d'expansion des crues de La Môle, qui le restera après travaux. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Effectivement la zone d'expansion des crues ne changera pas de destination, mais le bassin de recharge en sera modifié pour l'alimentation des captages.*

N°40. « Le cadre juridique du projet est la Loi sur l'eau »  
« L'objectif visé par le projet est à la fois sécuritaire et économique, et relève d'une véritable nécessité. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Cette enquête publique s'inscrit règlementairement dans le cadre de la Loi sur l'eau, le volet économique n'a pas à faire l'objet d'une étude spéciale parlant des retombées sur le commerce du golfe de Saint-Tropez.*

N°41. « Le développement durable ne s'oppose pas et n'est pas incompatible avec le développement économique. »  
« Le développement durable est un mode de croissance associant compétitivité, emploi et environnement. »  
« Le projet comprend l'adoption de mesures pour supprimer, réduire et/ou compenser les impacts du projet sur l'environnement. »

*Le Commissaire enquêteur estime que cette argumentaire est sans équivoque, les indicateurs du développement durable sont réunis.*

N°42. « La masse des avions au décollage n'est pas augmentée du fait de la résistance de piste... »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il n'y a rien à ajouter, la masse des avions sera limitée par rapport à la résistance de la piste.*

*Un complément d'information sur ce thème aurait été précieux dans le dossier d'enquête publique. Il aurait évité bien des atermoiements et des supputations.*

N°43. « L'inventaire ZNIEFF est un outil de connaissance. Il n'a donc pas lui-même, de valeur juridique directe. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*C'est exact, mais il convient d'en respecter l'idée, en mettant en œuvre des mesures de protection en rapport.*

- N°44. « Si la population des Cistudes d'Europe sera déplacée à l'aide d'un « plan de sauvetage » conséquent, aucun individu ne sera donc détruit ; cette espèce colonisera ensuite progressivement le dévoiement, dans lequel elle trouvera les conditions écologiques adaptées à ses exigences. »  
« Le cahier des charges techniques du dévoiement développera tout particulièrement ce point, pour favoriser au mieux l'attrait écologique du dévoiement à l'égard de la Cistude d'Europe. »  
« Cette espèce dispose d'une forte valence écologique et qu'elle est capable de s'adapter même aux milieux artificiels très pollués, ce qui ne sera pas le cas en espèce. »  
« Dans le cadre de la mise en place d'un suivi scientifique pluriannuel, il est envisagé de profiter de cette manipulation d'individus pour initier, en collaboration avec les référents scientifiques de l'espèce pour la région (CNRS-CEFE en particulier), un protocole de capture-marquage-recapture (à détailler dans le cahier des charges techniques global) de tous les individus ayant bénéficié du plan de déplacement. »  
« Cette initiative permettra de suivre l'évolution de la population, mais surtout de caractériser l'efficacité de la présente mesure de réduction. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Le plan présenté avec les mesures de capture et de protection me paraît complet pour la Cistude d'Europe. Un travail sérieux a été effectué par le bureau d'étude.  
 Par contre, cette espèce bénéficie d'une forte protection, inscrite dans diverses annexes des Convention de Berne et de la Directive Habitats, contraignantes pour notre pays.  
 Des renseignements obtenus auprès d'associations, dont le C.E.P.E.C, il apparaît que cette espèce est très sensible aux conditions environnantes, à la qualité de l'eau, à ses habitudes alimentaires, à ses sites d'ensoleillement et de ponte, c'est à dire tout un « micro » biotope, très difficile à déplacer.*

- N°45. « Dès lors, il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leur ensemble, mais seulement l'impact du projet envisagé (dévoiement de la rivière), au regard des conditions relatives à la loi sur l'eau »  
« Le projet permettra en toute logique d'offrir une marge de sécurité plus importante que celle existant et qui devrait rassurer les propriétaires. »  
« Les propriétaires gagneront en plus-value dans la mesure où la clientèle principale de l'aéroport est aisée, n'hésitant pas à investir dans la région à partir du moment où elle peut s'y rendre facilement. »  
« En outre, les servitudes aéronautiques sont imposées au terme de l'utilité publique qui les justifie en terme de sécurité. »

*Le Commissaire enquêteur estime que la notion de plus-value, présentement, est très subjective.*

*Le survol répété des terrains voisins entraînera des nuisances sonores, même si ces survols découlent de servitudes légales aéronautiques.*

*La clientèle aisée de l'aéroport, à une grande majorité, investira dans des propriétés situées sur la presqu'île de Saint-Tropez.*

*Seuls les Môleis et les Cogolinois souffriront de ces nuisances.*

- N°46. « Les relations nappe-rivière sont connues, grâce aux traçages et jaugeages effectués à l'amont du champ captant, et à l'expertise réalisée par l'hydrogéologue agréé, en 2005, dans le cadre du projet d'extension des périmètres de protection des captages du Val d'Astier et du Rayol. »

*Le Commissaire enquêteur reconnaît la portée de ces explications, elle auraient été les bienvenues dans le dossier d'enquête publique.*

*Pour l'opinion, et c'est écrit : « la vulnérabilité de la nappe dans ce secteur reste à préciser... »*

N°47. « Les articles L 411-1 et suivants du code de l'environnement instituent un régime de protection d'espèces animales et végétales. »

« Toutefois, l'article L 411-2-4° prévoit la possibilité de dérogations. »

« Dans le cas présent, le maître d'ouvrage est parfaitement conscient de la réglementation existante et de la nécessité de posséder les autorisations afférentes à l'altération et/ou la destruction et/ou le déplacement de l'habitat et de la population appartenant à des espèces protégées. »

« A ce stade, la procédure liée à la demande de dérogation est en cours d'instruction. »

« Aucune décision administrative n'a été rendue sur ce point. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il semble que la procédure en la matière soit en concordance avec les textes légaux.*

N°48. « Le maître d'ouvrage a confié au bureau d'étude ECO-MED une mission d'expertise écologique. »

« Le bureau d'étude a réalisé des inventaires de terrain ciblés sur la faune, la flore et les habitats naturels. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il s'agit d'un dossier d'autorisation « Loi sur l'eau » et les études en la matière ont été effectuées.*

N°49. « La période de travaux sera définie pour s'adapter aux exigences écologiques des espèces végétales et animales, en particulier les oiseaux, pour lesquels la période de mars à juin sera évitée. »

« La période d'étiage de la Môle (débit nul) pouvant se poursuivre jusqu'en décembre selon la pluviométrie, le début du chantier sera soumis à la décision d'un expert écologue qui assistera le maître d'œuvre durant la direction des travaux. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*D'après le SIDECM, il semble que la réalisation des travaux pendant la période d'étiage ne soit pas une garantie d'absence d'impact, et ce, pour trois raisons :*

- *Des lâchers du barrage de la Verne sont opérés pour soutenir le débit des captages,*
- *Le risque de crue n'est pas absent en période estivale,*
- *Le projet se trouve dans une zone de faible battement de la nappe.*

N°50. « Le risque de dégradation des berges ne sera pas aggravé après fixation et développement de la végétation. »

« Pour le méandre, des techniques végétales (tunages, épis, filet coco et végétalisation

des talus de berge) seront mises en place pour permettre à la végétation de coloniser les berges après terrassement, et prévenir les risques d'érosion et d'affouillement en crue »  
« Le projet de dévoiement fera l'objet d'un avant-projet concerté avec les principaux gestionnaires et acteurs des milieux aquatiques locaux, l'objectif principal étant la naturation du nouveau tronçon de cours d'eau présentant des faciès les plus naturels et diversifiés possibles, afin de permettre sa colonisation par les éléments ayant été détruits ou altérés sur l'ancien tracé de la rivière La Môle. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*En accord en partie avec le SIG, estime que la réalisation de travaux pour la création d'un nouveau lit mineur risque d'entraîner des phénomènes d'érosion régressive ou progressive, en amont comme en aval, et ce, surtout lorsque la longueur du circuit hydraulique est réduite, ce qui est le cas.*

*De plus, une augmentation de la pente sur le secteur dévoyé risque de provoquer des phénomènes d'adaptation morphologique incontrôlables : enfoncements du lit (incision) qui sont susceptibles de se propager à l'amont comme à l'aval..*

N°51. « Le cadre d'intervention du projet est la Loi sur l'eau. »  
« Il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leur ensemble, mais seulement l'impact du projet envisagé -dévoiement de la rivière- au regard des conditions relatives à la Loi sur l'eau. »

*Le Commissaire enquêteur :*

*Il semble que la mise en sécurité de la piste soit réalisée dans un seul sens...*

*Il s'agit d'une question importante au titre du principe de précaution, et il est légitime que les citoyens de la Môle manifestent une certaine inquiétude...*

Le Commissaire enquêteur a pris acte des éléments fournis par la Société AGST dans le mémoire en réponse, qui apporte, en partie, des réponses aux attentes de l'opinion publique, des élus, des associations, des syndicats et des partis politiques.

En fonction de tous les éléments recueillis lors de l'enquête, en étudiant le dossier, en analysant le mémoire en réponse de la Société AGST qui faisait suite à notre procès-verbal, sur lequel nous avons présenté les remarques des intervenants, nous avons pu établir notre avis et nos conclusions motivées.

## **CLOTURE DU RAPPORT**

La liste des annexes, telle qu'elle apparaît, a été jointe en clôture.




## LISTE DES ANNEXES

Le dossier d'enquête comprenant :

- A. UN DOCUMENT DE 110 PAGES, PRESENTANT LA DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU
- B. ANNEXE 1 - FICHES DESCRIPTIVES DES ZNIEFF ET DU SITE ELIGIBLE AU RESEAU NATURA 2000.
- C. ANNEXE 2 - EXTRAIT ET REGLEMENT DU PPR INONDATION DE LA MOLE.
- D. ANNEXE 3 - RAPPORT DE L'HYDROGEOLOGUE AGREE DU PROJET DE REVISION DES PERIMETRES DE PROTECTION DES CAPTAGES DE LA MOLE ET DE LA GISCLE.
- E. ANNEXE 4 - PROCEDURE DEROGATOIRE EXCEPTIONNELLE D'AUTORISATION DE PRELEVEMENT D'ESPECE PROTEGEE.
- F. ANNEXE 5 - ETUDE HYDRAULIQUE.
- G. ANNEXE 6 - EXPERTISE ECOLOGIQUE.
- H. LA PUBLICITE LEGALE
- I. DEUX REGISTRES D'ENQUETE
- J. LES LETTRES ET OBSERVATIONS
- K. AVIS DES MUNICIPALITE DE LA MOLE ET DE COGOLIN.
- L. PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS
- M. MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE.

Fait à Sainte-Maxime (Var), le 20 mars 2012

Hervé GAUTIER  
Commissaire Enquêteur



## CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Enquête préalable à la Demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, articles L214-1 et suivants, R 214-1 et suivants, et R 214-88 et suivants du code de l'environnement.

Après avoir rappelé que :

Cette enquête porte sur une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau en vue de la mise en sécurité de la totalité de la piste de l'aéroport de la Môle sur les communes de La Môle et Cogolin.

Monsieur le Préfet du Var a prescrit, en application de l'arrêté préfectoral du 20 décembre 2011, l'enquête publique relative à la demande d'autorisation en vue de la mise en sécurité de la totalité de piste de l'aéroport de La Môle.

Le Commissaire enquêteur a examiné l'ensemble des pièces du dossier d'enquête, et notamment le dossier d'autorisation, au titre des textes légaux ci-dessus visés.

Il a étudié les observations émises par le public, les élus, les syndicats des eaux, les associations de défense de l'environnement et les partis politiques.

Le Commissaire enquêteur a consulté le pétitionnaire et a étudié ses réponses.

Il a visité plusieurs fois les lieux, notamment en se rendant sur place dans la zone étudiée, et à l'extérieur, dans la périphérie du pont de la Ratonnière, ainsi que sur la route du Canadel.

Il a rencontré plusieurs fois, tour à tour :

- Les Maires de La Môle et de Cogolin,
- Le Syndicat intercommunal de la Giscle, Monsieur VAN LUNSEN, responsable du service
- Le SIVOM, Monsieur Jacques SENEQUIER, son Président,
- Le Syndicat intercommunal de Distribution d'Eau de la Corniche des Maures, Monsieur Francis JOSE-MARIA, Directeur.

Il s'est rendu, avant le commencement de l'enquête, auprès du service instructeur : la DDTM de Draguignan, Monsieur DURIER, instructeur.

C'est dans ces conditions qu'il a pu rédiger un rapport d'enquête sur ce dossier « Loi sur l'eau », objet de l'enquête publique.

Les conclusions motivées du Commissaire enquêteur, sur la demande d'autorisation au titre de « la Loi sur l'eau », objet de l'enquête publique susvisée, seront développées ci-après.

## CONCERNANT LA PROCEDURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE :

Cette enquête a été organisée et réalisée dans le respect de la réglementation légale en la matière.

- Toutes les mesures relatives à la publicité de cette enquête ont été prises dans le cadre et même en dehors de la procédure d'enquête publique, pour que l'information du public soit conforme à la lettre et à l'esprit de la réglementation la concernant.
- Les dispositions matérielles ont été tout à fait convenables, le dossier d'enquête publique a été mis sur le « Net » et consultable par le public, sur le site de l'aéroport.
- De même, les dossiers étaient consultables matériellement en mairie de La Môle et de Cogolin, pendant les heures ouvrables.
- Les deux registres d'enquête ont été à la dispositions du public, pour accueillir toutes les observations, directement inscrites ou par lettre.
- L'enquête s'est déroulée sans incident.

DES LORS, AU REGARD DE LA PROCEDURE, LE COMMISSAIRE ENQUETEUR CONSIDERE QUE TOUTES LES DISPOSITIONS ONT BIEN ETE PRISES POUR INFORMER LE PUBLIC ET LUI PERMETTRE DE PARTICIPER.

Le dossier d'enquête publique (autorisation Loi sur l'eau), dont l'intitulé est « La Mise en Sécurité de la Totalité de la piste d'aviation de l'aéroport de la Môle », est complet, au terme de l'article R 214-6 du code de l'environnement.

Le thème de l'enquête a mobilisé le public, les élus, les associations de défense de l'environnement, les syndicats des eaux et certains partis politiques.

Globalement, l'opinion publique a manifesté un profond désaccord sur le sujet.

Conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral, les municipalités de la Môle et de Cogolin ont chacune donné un avis défavorable au projet.

Des renseignements obtenus sur ces deux communes, il apparaît que les associations sont mobilisées depuis déjà plusieurs années, alternant les réunions publiques et les articles de presse, avec un avis défavorable empreint d'une profonde inquiétude.

Pour le Commissaire enquêteur, le dossier soumis à l'enquête publique est complet dans sa nomenclature.

Les rubriques réglementaires ont été convenablement définies, mais certaines manquent de précisions. Ainsi, par exemple, à la page 5, au préambule il a fait mention :

« Un objectif sécuritaire permettant d'assurer la sécurité de la totalité de la piste, en permettant à tout aéronef qui viendrait à dépasser la piste de glisser sur la prairie située à l'Est et s'arrêter sans danger en limitant les dégâts au minimum. »

Mais où se situerait cette notion d'objectif sécuritaire dans le sens d'un atterrissage par la trouée de Cogolin vers la Môle, et à quoi servirait la prairie à l'Est ?

En page 6 à la rubrique I-2.1, le pétitionnaire a indiqué que les « avions lourds » utiliseront un seul sens de piste, la trouée Est, et qu'ils atterriront venant de l'Est vers l'Ouest, et décolleraient de l'Ouest vers l'Est.

Il a été dit en page 7 que ces appareils nouvelle génération sont moins bruyants et moins polluants, et ce, sans en apporter une information détaillée répondant aux interrogations des populations.

Dans ces conditions, il est logique et sain que le public manifeste une certaine inquiétude.

Il est donc à noter, en premier lieu, que l'opinion en général s'est émue du manque de lisibilité de certains thèmes touchant principalement la santé, la sécurité publique.

Effectivement, dans le procès-verbal des observations, le Commissaire enquêteur a repris ce sentiment de surprise et d'interrogation, devant le manque de précision ou l'absence d'études d'impacts, touchant à ces thèmes.

Dans le dossier d'enquête publique il n'y a aucune référence au plan de protection atmosphérique ou au plan d'exposition au bruit.

Le pétitionnaire, dans son mémoire en réponse, a justement indiqué que les textes légaux, articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement, visés en la matière ne s'appliquaient que dans le cadre de la Loi sur l'eau.

L'article R 214-6 du code de l'environnement a défini la nomenclature légale du dossier.

Une nouvelle fois, le Commissaire enquêteur reconnaît l'exactitude de l'argument avancé, mais il existe l'article 5 de la Charte de l'Environnement, à laquelle le Préambule de la Constitution fait référence, en vertu de la loi constitutionnelle du 1<sup>er</sup> mars 2005, qui stipule :

« Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application « du principe de précaution », et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédure d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage. » Conseil d'état, arrêt du 19 juillet 2010.

De plus l'opinion publique, dans son ensemble, estime que le projet est susceptible, au titre de l'article L 214-3 du code de l'environnement, de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique.

En conséquence, au titre du « principe de précaution », dans les domaines de la Santé et de la Sécurité publique, des études auraient peut-être permis de répondre pratiquement à l'inquiétude des populations concernées, de La Môle et de Cogolin.

Nous rappelons qu'à ce sujet, la Municipalité de La Môle avait approuvé à l'unanimité une délibération, en date du 16 janvier 2012, réclamant des études dans ces domaines, à Monsieur le Préfet du Var.

Le Commissaire enquêteur rappelle que plusieurs interrogations sur ces thèmes ont été reportées dans le procès-verbal des observations, notamment, par exemple, les points 14 et 17 qui ont eu leur réponse dans le mémoire.

Il est d'ailleurs observé qu'il est écrit très précisément, dans ces réponses, que l'objectif d'un tel projet est sécuritaire et indirectement économique.

Or il ne peut donc en aucun cas être à la fois soutenu que l'objectif du projet n'est que sécuritaire et économique pour, dans un même temps, en refuser la contestation sous prétexte qu'il s'agit d'un dossier « Loi sur l'eau ».

Le Commissaire enquêteur constate qu'à la date de ce jour le dossier d'enquête publique n'a pas répondu à l'inquiétude légitime du public et à ses interrogations.

Que de plus, dans le dossier, certaines informations ne sont plus d'actualité ou sinon incomplètes :

- Ainsi d'une manière générale, le volet hydrologie traite des crues et passe sous silence les problèmes d'étiage, or du point de vue de la recharge de la nappe, ce sont ces périodes d'étiage qui sont cruciales.
- En page 31 – Qualité des eaux : Il est mentionné :  
« Les eaux de la Môle, au droit de l'aéroport sont affectées par les rejets de la station d'épuration de la Môle et des eaux de lavage des filtres de l'unité de production d'eau potable de la Verne par temps de pluie. »  
Or le Syndicat intercommunal des eaux de la Giscle (SIG) a confirmé au Commissaire enquêteur que la station d'épuration a été rénovée en 2006, permettant désormais une épuration poussée des effluents.  
Cette amélioration est mise en évidence par une note d'indice biologique global normalisé (protocole normalisé AFNOR-13/20 obtenu en 2009, campagne de contrôle de la qualité des eaux superficielles 2009).  
Au niveau de l'usine d'eau potable de la Verne, un dispositif traitant l'intégralité des eaux de lavage a été installé et est opérationnel.  
Les affirmations du pétitionnaire sont donc erronées.
- En page 94, à la rubrique « Relation entre la nappe et la Môle », il est stipulé par le pétitionnaire :  
« 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 » !!!  
Il est surprenant que l'influence de la rivière sur la nappe alluviale n'ait pas été quantifiée, par une campagne de traçage notamment.
- Le rapport ne mentionne à aucun moment l'application des servitudes aéronautiques qui posent un véritable problème à long terme pour la qualité des peuplements arbustifs et arborés (ripisylve), et donc de la qualité de l'écosystème aquatique.
- En pages 27 à 33, à la rubrique « Hydrologie de la Môle », il est affirmé que le cours d'eau est permanent.  
Or il semble qu'il s'agisse d'une erreur, car des renseignements obtenus auprès des syndicats des eaux (SIDECEM et SIG), il y a des zones « d'à sec » dans le secteur de l'aéroport en amont.
- Dans le dossier d'enquête publique, le rejet des eaux de ruissellement pluvial de l'aéroport, agrémentées de résidus de pneumatiques et d'hydrocarbure, semble ne pas avoir été pris en compte, alors qu'il y a sur le site une aire de stockage de carburant, astreint à des mesures de protection draconiennes.
- Sur le plan réglementaire, en page 6, il a fait état de la Convention signée en 2000 et destinée à maîtriser les nuisances sonores et limiter le nombre de mouvements.  
Or, il faut rappeler à ce sujet que cette convention signée entre la Mairie de La Môle et l'AGST, le 28 juin 2000, avait été précédée le 17 mars 1986 d'une convention signée entre l'Etat et le pétitionnaire.  
Le Commissaire enquêteur estime que ce dernier document a son importance, puisqu'il indique, à l'article 14-Elaboration des programmes :  
« Les programmes sont soumis à l'appréciation d'un des organismes consultatifs de

l'aérodrome.», d'où le rôle effectif de la Commission Consultative de l'environnement de l'aéroport (COCOENVI)...

Par la suite le Commissaire enquêteur a repris certains thèmes d'observations, pour lesquels les réponses comprises dans le « Mémoire » ne répondaient qu'imparfaitement à l'attente de l'opinion.

Au sujet de l'urbanisme, le projet est situé en zones A et Ac du PLU de la commune de la Môle.

Il s'agit d'une zone agricole en A, et en Ac, correspondant à des terrains affectés par les servitudes de dégagement de l'aérodrome.

La zone A comprend des terrains qui font l'objet d'une protection particulière, en raison de la valeur et du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles.

Or l'article A2 stipule que : « sont soumis à conditions particulières mais non interdits, les ouvrages techniques divers nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif... »

Par contre, ces zones A et Ac sont recouvertes en partie par le « Plan de protection des risques relatif aux inondations (PPRI) ».

Ce document valant servitude d'utilité publique, c'est son règlement qui fixe, sur les secteurs qu'il recouvre, les dispositions applicables aux biens et activités existants, ainsi qu'à l'implantation de toutes constructions et installations.

Le projet dans la zone étudiée, apparaît en zones inondables R 1 et R 2.

Le PPRI prévoit, en sa rubrique V-Règles communes à la zone inondable : Sont interdits « les remblaiements. »

Le Commissaire enquêteur estime que le projet impliquera inévitablement des travaux de « remblaiements ».

Ce que le pétitionnaire reconnaît, mais il précise que ce projet ne prévoit aucun remblai au-dessus du terrain naturel (hors lit mineur du cours d'eau actuel qui sera dévié).

Le règlement du PPRI interdit, en zones inondables, toutes forme de remblaiement, ce que le SIG et le SIDECM m'ont confirmé.

De plus, il a été établi que la nappe alluviale était affleurante.

La réalisation du projet semble incompatible avec l'état des lieux de la nappe et avec les préconisations de l'hydrogéologue agréé.

Il semble, également, que le bassin de recharge de la nappe alluviale alimentant le captage du Val d'Astier, se trouvera modifié après la réalisation des travaux, et ne pourra plus remplir son rôle (confère :SIG et SIDECM).

Le dévoiement entrainera une accélération des écoulements et une diminution, sur le site étudié, de l'expansion des crues.

Cette accélération du courant sera due à la nouvelle morphologie du cours d'eau dévié et de sa pente, et cela malgré les profils de méandres créés dans le lit mineur.

Cet appauvrissement du bassin de recharge, dû à un déplacement des crues en aval, aura éventuellement des répercussions sur l'environnement général, et sur la ressource en eau.

Le Commissaire enquêteur rappelle que les crues de novembre 2011 ont montré l'importance de la zone naturelle d'expansion constituée par la plaine alluviale de la Môle dans le secteur de l'aéroport, qu'il convient de la préserver avec la plus grande attention, dans le cadre des politiques publiques de « réduction de la vulnérabilité » et de mise en œuvre de la Directive inondations de 2007, qui doit s'appliquer aujourd'hui en droit français.

Qu'enfin, le Plan de protection des risques relatif aux inondations (PPRI) précise au paragraphe IV :

« Le changement de destination dans les zones d'expansion des crues est interdit. »

Il est alors indéniable que, par le jeu du dévoiement, le projet est en contradiction avec ce

document réglementaire opposable.

En ce qui concerne le Schéma de Cohérence territoriale (SCOT), le Commissaire enquêteur estime que ce document d'orientations, approuvé par l'ensemble des 12 maires du Golfe de Saint-Tropez, en juillet 2006, ne prévoit nullement un « changement d'emprise ».

Effectivement, le paragraphe 4-3 « Orientations générales » et plus particulièrement au 2ème alinéa du paragraphe 4-3-2 signifie la volonté de maintenir l'aérodrome de la Môle dans son état actuel, aussi bien en terme d'emprise foncière que de trafic.

L'emprise est définie de la façon suivante : Rivière la Môle, RN 98 et pont du CD 27 (réf : art R 213-2 du code de l'aviation civile et Préfecture du Var 5.6.03 plan de secours spécialisé). D'après les travaux de dévoiement de la rivière, l'extension de la bande de sécurité aménagée, à l'Est du lit actuel, comme indiqué dans le dossier, est bien incompatible avec les exigences du SCOT.

Le Commissaire enquêteur a étudié avec beaucoup d'attention le dossier d'enquête publique se rapportant à la protection écologique de l'environnement et aux mesures compensatoires qui l'accompagnent.

Il est établi, d'après les études, que les espèces et leurs habitats seraient sauvegardés.

Pour ce faire, de véritables plans d'actions seront définis, avec des cahiers des charges spécifiques, sous le contrôle d'autorités scientifiques et administratives compétentes.

Il s'agit en fait de la phase théorique des démarches.

Sur le plan pratique, les espèces prélevées seront transplantées dans le cours d'eau dévoyé, dans un habitat artificiel, et ce, après les travaux de comblement du méandre.

Mais, par exemple, après renseignements pris, l'impact annoncé sur une population aussi importante que la Cistude d'Europe apparaît comme sans précédent.

Seul un projet d'intérêt public majeur pourrait éventuellement justifier une telle destruction, ce qui ne semble pas être le cas pour ce projet.

Dans le cadre des travaux de dévoiement, la ripisylve sera à créer, or nous risquons d'être confrontés au phénomène d'eutrophisation en période d'étiage.

Les eaux seront alors surexposées à une lumière excessive, et des sédiments, en provenance du chantier, seront en suspension dans le cours d'eau.

Ces effets cumulés pourraient avoir un impact négatif sur les espèces et leurs habitats.

D'autre part le dossier d'enquête publique, à aucun moment, ne mentionne les conséquences de « l'application des servitudes aéronautiques », pourtant elles ont été établies et se rattachent à un plan de sécurité générale d'exploitation de l'aéroport. Leur répercussion sur l'environnement n'est pas définie. Il aurait été important d'aborder ce thème avec précision.

En ce qui concerne le rôle de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de la Môle (COCOENVI), il est, comme l'a écrit le pétitionnaire dans son mémoire en réponse, consultatif.

Cette commission repose, réglementairement parlant, sur l'article L 571-13 du code de l'environnement. Elle doit être consultée chaque fois que l'aéroport entend élaborer un programme.

Son rôle est donc effectif. Ainsi, dans la convention du 17 mars 1986 signée entre l'Etat et l'aéroport, l'article 14 précisait :

« Les programmes sont soumis à l'appréciation du ou des organismes consultatifs de l'aérodrome. »

De plus, le protocole du 28 juin 2000, signé entre la Mairie de la Môle et l'aéroport, en son article 8, faisait état de « l'avis favorable du Comité Consultatif de l'Aéroport ».

En foi de quoi le Commissaire enquêteur estime que le protocole initial de 1986 vaut engagement contractualisé, et par voie de conséquence incontournable.

Dans l'annexe V de l'étude hydraulique-chapitre III « conclusions » :

Il est stipulé :

« Le seul impact non négligeable rencontré au travers de cette étude est la MODIFICATION PPR inondations de la Môle qui fait passer en rouge R1 l'emprise du chenal de dévoiement. »

En vis à vis, se trouve une carte, avec en titre « MODIFICATION DU PPRI DE LA MOLE SUR LE TRONCON MODELISE (du pont de la RD 27 au pont de la Ratonnière.)

Le Commissaire enquêteur observe que le pétitionnaire a avancé l'opportunité de cette « modification » sans donner aucune étude probante sur le thème de la modification, ce qui semble des plus aléatoires...

D'autre part, la zone étudiée, accueillant le projet, est située à l'intérieur de la zone d'influence du champ captant du Val d'Astier.

Mais le projet de dévoiement de la Môle, en aval de l'aéroport, n'est pas situé dans les périmètres de protection.

Le projet d'extension en amont du captage du Val d'Astier place le site du projet à l'intérieur du périmètre de protection rapprochée.

Le projet sera dépendant des prescriptions de l'hydrogéologue agréé, paragraphe « 4-3-1 » précisant l'interdiction :

- D'activités polluantes qui pourraient entraîner une dégradation de la qualité des eaux,
- Des travaux de terrassement et souterrains qui seraient susceptibles de dégrader et d'entamer la couche protectrice sablo-limoneuses de surface et de mettre à jour la nappe.

En conséquence, ces prescriptions semblent incompatibles avec le projet.

Le Commissaire enquêteur estime que le projet, dans sa réalisation, est porteur d'incidences, souvent non compatibles avec les Directives Européennes (Directive Cadre sur l'Eau et Directive inondations).

Aussi, le SDAGE visé au dossier d'enquête publique, a une portée réglementaire forte, avec la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) imposant en 2015 un bon état des eaux.

Or, le comblement du lit existant et la création du dévoiement du cours d'eau, entraîneront une dégradation immédiate du milieu aquatique.

Les mesures compensatoires ne produiront des effets significatifs en terme de qualité biologique, qu'au bout de plusieurs années.

Dans le domaine de la pollution, l'orientation « OF5 du SDAGE », impose de « lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé. »

La nature des produits utilisés par les avions (hydrocarbures, huiles, métaux lourds), et la perméabilité directe de la rivière et de sa nappe alluviale, entraînent une pollution de la ressource en eau, par le captage.

Cette pollution serait chronique comme accidentelle, le risque étant aggravé dans le cas du « glissement de l'aéronef sur la prairie, située à l'Est ».

Ainsi, malgré les affirmations du pétitionnaire, le projet n'est pas compatible avec le SDAGE.



En foi de quoi,

- Après avoir organisé l'enquête publique et rencontré diverses personnes, élus, syndicats des eaux, associations, et contacté diverses administrations, le tout comme il est indiqué dans le rapport ci-annexé,
- Après avoir étudié le dossier et les nombreuses observations,
- Après avoir rencontré le pétitionnaire, lui ayant remis le procès-verbal des observations,
- Après avoir pris en compte son mémoire en réponse,

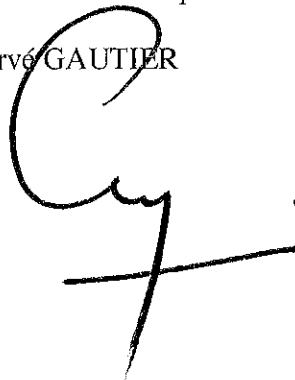
Le Commissaire enquêteur à la vue de ses conclusions motivées, donne un:

**« AVIS DEFAVORABLE »**

Fait à Sainte Maxime, le 22 mars 2012

Le Commissaire enquêteur

Hervé GAUTIER

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'G' followed by a horizontal line and a vertical stroke extending downwards.