

## ATTESTATION

Je, soussigné, Pierre FOURQUES, Directeur de l'Aéroport de Saint Tropez, atteste remettre à Monsieur Hervé GAUTIER, un document de 94 pages, en « Réponses au procès verbal des observations orales ou écrites du public » suite à « l'enquête publique relative à la demande d'autorisation au titre des articles L 214-1 et suivant, du Code de l'environnement en vue de la mise en sécurité de l'aéroport de la Mole ».

Fait à la Môle, le 15 mars 2012

Le Commissaire enquêteur



Le Directeur de l'Aéroport



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

**AEROPORT DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ S.A.**

Siège Social : Aérodrome de LA MOLE R.N 98 - 83310 LA MOLE - FRANCE

S.A. au capital de 3.500.000 € - R.C. SAINT-TROPEZ. B 597 180 470

Tél. 33 (0) 4.94.54.76.40 - Fax 33 (0) 4.94.49.58.08

TVA INTRACOMMUNAUTAIRE : FR 19597 180 470 00010

## REPONSES AU PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS ORALES OU ECRITES DU PUBLIC

### 1. Présentation générale de l'aérodrome

L'aérodrome de la Môle est situé dans le département du Var, à 18 km au sud-ouest de Saint-Tropez (voir annexe 1).

Il possède une piste de 1180 mètres qui permet :

- Une ligne régulière La Mole - Genève ;
- L'accueil de jets privés ;
- Une capacité de traitement de 40 000 passagers par an.

**L'aéroport est un équipement structurant d'intérêt général, assurant une mission de service public.**

**En effet, le SAMU et les services relevant de la protection civile, des évacuations sanitaires, des services de lutte contre les incendies ou les protocoles militaires utilisent la piste de l'aérodrome pour leurs besoins.**

L'aérodrome est une structure privée, de type société anonyme (Aéroport du Golfe de Saint-Tropez - AGST) **qui emploie 20 salariés.**

L'aérodrome figure explicitement dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de la Commune de la Môle et dans le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) opposable, où sa mission d'accueil de l'aviation privée, de l'aviation d'affaire et de lignes aériennes régulières transrégionales et internationales est décrite et confirmée.

**A l'heure actuelle, l'utilisation du bout de piste (150 m. environ) est conventionnellement limitée.**

**En effet, en 2000, une convention destinée à maîtriser les nuisances sonores et à permettre le développement, modifiée par un avenant en date du 25 avril 2002, a été signée par le maire de la commune de La Mole et le Président de la société AGST.**

La longueur de piste utilisable est limitée par les obstacles situés en bout de piste à l'Est (butte et rivière) qui privent ainsi les appareils de 150 mètres de tarmac tant à l'atterrissage qu'au décollage.

En effet, la rivière de La Mole est considérée comme un obstacle au sens de l'ITAC (Instruction Technique des Aéroports Civils) puisqu'elle est située dans l'axe à proximité immédiate de la piste.

Cette situation géographique peut avoir des conséquences en termes de sécurité :

- La Mole peut constituer un danger en cas de sortie de piste ;
- La Mole peut constituer un obstacle de franchissement pour les véhicules SSLIA (Services de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs).

## 2. Historique

Par arrêté préfectoral, en date du 8 août 1964, Monsieur le Préfet du VAR a donné autorisation, à M. Charles DE FONDSOLOMBE, propriétaire du terrain, de créer un aérodrome à usage privé sur le lieu-dit « *Le Château* » situé sur le territoire de la Commune de La Mole.

Puis, par arrêté du Ministère des Transports du 15 mars 1973, la société « Aérodrome de St Tropez-La-Môle » a été autorisée à convertir l'aérodrome à usage privé en aérodrome destiné à usage restreint.

Le décret, en date du 30 mai 1983, a ensuite agréé et classé en catégorie D ledit aérodrome, alors destiné « *principalement à l'aviation de voyage, au transport aérien privé ou commercial et accessoirement au travail aérien* ».

Le décret du 26 avril 1985 portant sur la zone de protection radioélectrique a permis de déterminer les servitudes radioélectriques de protection de l'aérodrome du Golfe de St Tropez.

Enfin, l'arrêté préfectoral du 3 juillet 1985 a approuvé le plan d'exposition au bruit, annexé au POS de la Commune de LA MOLE, envisageant à l'horizon 1995 environ 20 000 mouvements.

Le Conseil municipal de la Commune de La Mole a alors, par délibération en date du 12 décembre 1985, modifié l'ancienne zone UD d'activités en zone NA, affectée aux

installations aéronautiques (aérogare, ateliers de réparation...), et notamment en zone III NA réservée aux constructions liées et nécessaires au fonctionnement de l'aérodrome (aérogare, hangar, ateliers,..).

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1986, un bail commercial d'une durée de 20 ans, au profit de la société de « l'Aérodrome de Sr Tropez-La Môle » a été conclu sur l'emprise de l'aérodrome, ce bail étant susceptible d'être renouvelé au-delà de la période de 20 ans.

Une convention a alors été signée le 17 mars 1986 entre le représentant du Ministre chargé de l'aviation civile et le responsable de la SA « *Aérodrome de St Tropez-La Môle* », reprise et renommée « *Compagnie financière du Sud-est* » en 1991.

En application des dispositions de l'article R-211-1 du Code de l'aviation civile, des servitudes aéronautiques ont ainsi été créées, au bénéfice de l'aérodrome de La Mole, sur le territoire des Communes de La Mole et du Lavandou.

**Un arrêté du Ministère de l'équipement, du logement et des transports, en date du 19 juin 1992**, a approuvé le plan de composition générale de l'aérodrome de la Commune de La Mole prévoyant sa modernisation et son extension pour satisfaire aux besoins des prochaines années.

En outre, les nuisances générées par l'exploitation de l'aérodrome et les risques d'inondation encourus du fait de la présence des rivières La Môle et La Verne sur le territoire de la Commune de La Mole ont conduit les autorités publiques à prendre un certain nombre de dispositions.

Ainsi, afin de limiter les nuisances sonores subies par les riverains de l'aérodrome, **un protocole en date du 28 juin 2000** visant à restreindre les mouvements à environ 10 000, a été conclu entre la Commune de La Mole et le président de la SA AEROPORT DU GOLFE DE ST TROPEZ.

Par ailleurs, **l'arrêté préfectoral du 2 août 2001** a approuvé le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation confirmant par là même, le caractère inondable de la zone où sont situés les terrains de l'aérodrome.

Enfin, le plan de secours spécialisé de l'aérodrome de la Commune de La Mole, a été approuvé par **l'arrêté préfectoral du 15 avril 2003**.

Dans l'intervalle, le Conseil municipal de la Commune de La Mole a approuvé, par délibération datant du 24 avril 2002, la modification du POS, devenu PLU, afin notamment d'ouvrir à l'urbanisation la zone de l'aérodrome.

La zone III NA de l'aérodrome a donc été reclassée en zone UE (zonage spécifique réservé exclusivement à ce secteur du territoire communal et à la spécificité de sa vocation).

Un permis de construire a été accordé à la société de « l'aéroport du Golfe de St Tropez » par la Commune de la Mole, le 29 novembre 2007, en vue de l'édification d'une nouvelle tour de contrôle et d'un bar accueil.

### 3. Contexte économique

Les cantons de Grimaud et Saint Tropez connaissent un afflux touristique particulièrement important en saison estivale notamment, les dessertes et communications sont très difficiles: plusieurs heures pour rejoindre les aérodromes les plus proches (Nice - Toulon) ou une gare TGV.

L'aérodrome de la Mole est la desserte aérienne de proximité pour le Golfe de Saint Tropez et les deux cantons de Grimaud et Saint-Tropez qui regroupent 12 communes.

Cet aéroport accueille l'aviation privée, l'aviation d'affaire et une ligne régulière avec Genève.

L'aérodrome de la Mole accueille tant les appareils dits « légers » que les appareils lourds.

C'est ainsi le seul aéroport du département à accueillir les avions de moins de 5,7 tonnes.

Environ 40 000 passagers transitent chaque année par l'aérodrome de la Môle.

La clientèle est principalement constituée d'hommes d'affaires habitués qui possèdent des intérêts et des propriétés dans la presqu'île.

C'est une clientèle à fort pouvoir d'achat, mais également exigeante et donc désireuse d'un accès facile et rapide.

En outre, cet aérodrome accueille également les hélicoptères du SAMU, les évacuations sanitaires et les hélicoptères bombardier d'eau.

Ces particularités font de l'aérodrome de la Mole un équipement structurant, à vocation de service public, et de ce fait, un acteur économique important.

#### 4. Le projet - présentation et enjeux

Le présent projet consiste à déplacer le lit de la rivière de La Mole pour pouvoir profiter de la totalité de la piste telle qu'elle existe aujourd'hui.

Ainsi le projet porte donc, non pas sur la création ou une extension de la piste, mais sur la possibilité de jouir pleinement de celle existant aujourd'hui, de manière à la sécuriser.

Une convention destinée d'une part à maîtriser les nuisances sonores et d'autre part à permettre son développement a été signée en 2000 par le Maire de la Commune de la Môle et le Président de la société AGST.

Ce document confirme également le souhait de pérenniser ces infrastructures dans leur vocation d'accueil de l'aviation d'affaire et de petites lignes transrégionales et internationales.

Les terrains qui abritent l'aéroport sont situés en bordure de la rivière de la Mole qui encadre la piste.

Celle-ci vient en effet buter sur un méandre à l'Est.

L'obstacle que constitue ce méandre limite la longueur utilisable de la piste et prive donc les appareils de 150 mètres de tarmac tant à l'atterrissage qu'au décollage.

Compte tenu du relief existant à l'Ouest, côté village, la trouée Est est désignée par l'Aviation Civile comme la trouée préférentielle.

Les appareils dits « *lourds* » sont autorisés à utiliser uniquement cette trouée Est tant à l'atterrissage qu'au décollage.

*Pourquoi sécuriser la totalité de la piste ?*

Les appareils de la catégorie « avions lourds » sont ceux dont la masse maximale autorisée au décollage est supérieure à 5.7 tonnes.

Ces appareils utilisent un seul sens de piste : la trouée Est.

Ils décollent face à l'Est et atterrissent en venant de l'Est.

Pour ces appareils,

- d'une part, la possibilité d'utiliser la totalité du tarmac existant permettrait de détendre la contrainte d'un atterrissage obligatoirement précis sur piste courte ;
- d'autre part, et bien que les marques de sécurité soient respectées, l'éventualité d'une erreur d'appréciation ou d'un incident important ne se traduirait plus nécessairement en accident grave avec blessés et pollution pour une trajectoire qui impacterait la rivière.

C'est en effet, le glissement sur la prairie de l'Est qui limiterait fortement les conséquences de ce type d'incident.

Dans cette éventualité, la piste deviendrait plus sûre encore.

*Pourquoi rendre l'utilisation de 150 m de piste existante ?*

**La présence de la rivière impose de reculer l'extrémité de piste tant à l'atterrissage qu'au décollage de 150 mètres environ pour garantir une marge de sécurité suffisante (règlementation DGAC).**

Cette contrainte se traduit :

- pour les appareils utilisant la piste actuelle par une limitation de la charge marchande. Ces appareils doivent se poser avec une masse limitée, donc un nombre limité de passagers (un seul passager pour certains appareils). Cette limitation a pour conséquence de multiplier les rotations d'avions pour une même charge marchande ;
- pour les appareils modernes de génération récente, ceux-ci à l'image des automobiles sont devenus plus larges, plus confortables mais également plus lourds. S'ils sont équipés de moteurs plus puissants, plus silencieux et plus

performants qui raccourcissent les distances de décollage, la masse qui a augmenté nécessite une distance légèrement plus importante pour l'atterrissage et le freinage de ces nouveaux appareils.

Par ailleurs, la réglementation sur les infrastructures aéroportuaires pourrait imposer prochainement une marge de sécurité supplémentaire par rapport à la rivière.

Cette disposition viendrait amputer la piste de 60 mètres supplémentaires.

Cela se traduirait alors par la perte d'un nombre important d'appareils privés et la perte à coup sûr de la seule ligne régulière (Genève - La Môle - Genève) qui effectue 3 rotations par semaine en saison estivale.

Une étude opérationnelle a montré que les 150 mètres permettront d'accueillir la majorité des appareils modernes que la clientèle de l'aéroport envisage d'acquérir à plus ou moins courte échéance pour remplacer les appareils anciens actuellement utilisés.

Cette évolution est vitale pour l'entreprise AGST qui sans cela verra sa fréquentation progressivement diminuer pour atteindre rapidement le seuil de non rentabilité et disparaître.

En effet celle-ci est actuellement amputée de 150 mètres environ pour garantir le périmètre réglementaire de sécurité imposé par la réglementation en vigueur.

Ainsi, l'objectif visé par le projet est à la fois sécuritaire et économique et relève d'une véritable nécessité.

## 5. Contexte juridique

Les travaux ayant un impact sur les eaux superficielles ou souterraines, les milieux aquatiques, les lits d'inondation de cours d'eau et les zones humides sont soumis à procédure de déclaration ou d'autorisation au titre de la police de l'eau, selon une procédure définie dans le livre II de la partie législative du Code de l'environnement.



Les articles L. 214-1 à L. 214-11 du Code de l'environnement définissent le régime de déclaration/autorisation au titre de la police de l'eau.

En l'espèce, l'opération est concernée par les rubriques suivantes :

- 3.1.2.0 : Installations, ouvrages, travaux ou activités consistant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion des ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : sur une longueur supérieure ou égale à 100m.
- 3.1.5.0 : Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens : destruction de plus de 200 m<sup>2</sup> de frayères.

**Cela signifie que le projet est soumis à autorisation.**

L'article R. 214-6 du Code de l'environnement décrit la démarche à suivre s'agissant des demandes d'autorisation.

Ainsi, toute personne souhaitant réaliser une installation, un ouvrage, des travaux ou une activité soumise à autorisation doit adresser une demande au préfet du département où ils doivent être réalisés.

**Cette demande comprend :**

1. Le nom et l'adresse du demandeur ;
2. L'emplacement sur lequel l'installation, l'ouvrage, les travaux ou l'activité doivent être réalisés ;
3. La nature, la consistance, le volume et l'objet de l'ouvrage, de l'installation, des travaux ou de l'activité envisagés, ainsi que la ou les rubriques de la nomenclature dans lesquelles ils doivent être rangés ;
4. **Un document d'incidence :**
  - a) **Indiquant les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur la ressource en eau et les milieux aquatiques,**
  - b) **Comportant l'évaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 concerné, le cas échéant,**

- c) Justifiant, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10 ;
- d) Précisant s'il y a lieu les mesures correctives ou compensatoires envisagées.

5. Les moyens de surveillance prévus et, si l'opération présente un danger, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ;

- 6. Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier.

**Ainsi, c'est uniquement au regard de ces différents éléments que la légalité de la demande d'autorisation doit être appréciée.**

**Les éléments autres invoqués ne doivent pas être pris en compte s'agissant d'une demande présentée au titre de la loi sur l'eau.**

**Dès lors, ils doivent être jugés inopérants.**

A ce stade du mémoire en réponse, le Maître d'Ouvrage a choisi de venir répondre aux questions transmises par Monsieur le Commissaire Enquêteur en reprenant strictement la chronologie de celles-ci, d'une part, et leur énoncé, d'autre part.

\*\*\*\*\*

**Point 1 :**

Bon nombre de citoyens et d'associations se sont émus des « répercussions » du projet sur la santé, sur l'hygiène et surtout sur la sécurité des habitants de La Mole.

Le cadre légal d'intervention du projet est la loi sur l'eau.

Dès lors, il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leurs ensembles sur les communes avoisinantes, mais seulement l'impact du projet envisagé -dévoisement de la rivière - au regard des conditions relatives à la loi sur l'eau.

Ainsi, il s'agit ici de vérifier présentement l'impact du dévoisement de la rivière au regard des dispositions de la loi sur l'eau.

Cependant, il convient de rassurer les citoyens, en premier lieu, sur les impacts du projet sur la santé et l'hygiène.

**En effet, l'étude présentée témoigne de l'engagement du pétitionnaire de protéger notamment la ressource en eau potable des habitants de la Mole (p. 103).**

Pour cela, une campagne de traçages sera réalisée à l'emplacement du projet de dévoisement et avant les travaux afin de préciser les vitesses de transfert et les taux de dilution entre le lit de la Mole et les futurs captages (extension amont du champ du Val d'Astier).

Il s'agira de déterminer l'incidence des travaux sur les risques de pollution des captages d'eau potable situés 2 km en aval dans la vallée.

Cette campagne de traçages comprendra :

- injections du traceur (trous à la tarière ou tractopelle) au droit du futur chenal ; une injection multipoints devrait permettre une répartition homogène du traceur
- choix des points de contrôle à l'aval (forages, piézomètres) les plus représentatifs
- mesures de détection du traceur injecté, échantillonnage
- calcul des taux de dilution et vitesses de transfert
- rapport de synthèse des résultats du traçage et avis hydrogéologique

Cette campagne permettra de quantifier le risque et de mettre en place des mesures adaptées.

En second lieu, il convient de rassurer les citoyens sur les impacts du projet au niveau de leur sécurité.

Le maître d'ouvrage n'agira qu'en conformité avec la réglementation de l'Aviation civile, comme il le fait déjà.

L'ensemble de cette réglementation sera respecté et pour cela le terrain sera régulièrement surveillé et audité par la DGAC, comme c'est déjà le cas.

En outre, il y a lieu de préciser que les avions pourront utiliser les 119 mètres de piste disponibles, ce qui offre une marge de sécurité plus importante que celle existant actuellement.

Ainsi, les conséquences du projet sur la sécurité des habitants sont positives.

**Point 2 :**

D'autres participants ont observé que le dévoiement de la rivière allait créer un déséquilibre écologique au niveau de la biodiversité.

En effet, un déséquilibre écologique pourra être créé **temporairement** le temps que le dévoiement se naturalise et établisse un nouvel équilibre.

Cependant, 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 (CNPN), de manière à permettre le rétablissement rapide de l'équilibre écologique existant.

Ainsi, des efforts de réaménagement écologique seront mis en œuvre afin de « naturaliser » progressivement le dévoiement de manière à recréer une connexion écologique fonctionnelle, autant aquatique que terrestre.

Aussi bien ce cahier des charges que les travaux qui suivront, seront validés

**Point 3 :**

Il m'a été fait observer, d'autre part, que le système d'absorption des crues allait être faussé, et des répercussions seraient alors observées sur la commune de Cogolin, ainsi que sur la bande côtière. Le phénomène d'inondation sera plus soutenu en aval. Le bassin de recharge subira un appauvrissement de l'alimentation des nappes.

Concernant l'incidence du projet sur les crues de la Môle et les avaliers, l'étude hydraulique démontre clairement (p. 21) que, sur les zones d'expansion des crues, les volumes stockables seront :

- quasiment identiques par rapport à la situation initiale pour une crue décennale ;
- supérieurs par rapport à la situation initiale pour une crue centennale.

**De sorte que le risque d'inondation en aval ne sera pas modifié par rapport à la situation actuelle pour une crue décennale et sera même diminué par rapport à la situation actuelle pour une crue centennale.**

**Point 4 :**

Unanimement, il a été précisé que « la Vallée de la Mole » était un site remarquable à plein d'égards, et que le projet était impactant sur le milieu ambiant.

Comme le souligne l'étude d'impact sur le patrimoine naturel (p. 70 et s.), le projet est impactant sur le milieu ambiant.

Néanmoins, dans un premier temps, il y a lieu de rappeler que le pétitionnaire a souhaité engager une concertation efficace et a confié à des bureaux d'études **la mission de proposer et de comparer deux variantes d'aménagements au projet, afin d'adopter in fine la variante de moindre impact**, qui s'est révélée être la variante II, le dévoiement du cours d'eau actuel.

**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** (p. 151 et s. – Annexe 6 « expertise écologique »).

Parmi les mesures d'atténuation, il est possible de distinguer entre les mesures d'évitement total et les mesures d'évitement partiel, également appelées mesures de réduction.

Les mesures d'évitement proposées reposent sur deux principaux axes de travail :

- repositionnement des raccordements amont et aval du nouveau chenal ;
- génie écologique visant une « naturation » maximale du nouveau chenal.

- S'agissant des mesures d'évitement total :

- Déplacement du raccordement amont de 50 mètres en aval, allié à un balisage de l'habitat.

Cette mesure permet de préserver intégralement l'habitat de gravières de rivière à Vigne.

Elle permet également de préserver la totalité des populations de Vigne sauvage, Laïche déprimée et Aristoloche pâle.

- Déplacement du raccordement aval de 300 mètres vers l'amont.

Cette mesure permet de préserver la totalité des populations de Fritillaire involuquée, de Laïche d'Hyères et de Fougère mâle.

- S'agissant des mesures de réduction :

- Le déplacement du raccordement aval permet notamment de réduire l'impact sur :
  - l'habitat des ripisylves méditerranéennes à Aulne glutineux (préservation d'environ 50 %) ;
  - l'habitat des forêts hydrophiles de Frêne oxyphylle (préservation d'environ 50%) ;
  - la population des berges à fougères (préservation d'environ 75 %) ;
  - la population des Osmondes royales (préservation d'environ 50 %) ;

- la population des Polystiches à soies (préservation d'environ 85 %) ;
  - la population des Dianes (préservation d'environ 95 %).
- En outre, une mesure globale d'accompagnement sera mise en place consistant en la naturation du tronçon dévié.

Cette mesure consiste en la création, non pas d'un simple canal, mais d'un 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 Mole.

Conformément à la volonté du pétitionnaire, cette opération de « renaturation écologique » sera exemplaire.

- **Mesure de relâcher de la Decticelle orientale.**

Le relâcher sera réalisé quelques centaines de mètres en aval, sur l'actuelle station du Pont de la Ratonnière (station pérenne).

- **Mesure de réduction concernant l'ichtyofaune et la faune aquatique**
- **Mesure de réduction concernant l'herpétofaune**

Dans un troisième temps, des mesures compensatoires (p. 97 – Annexe 6 « expertise écologique) sont également prévues en conséquence :

- **Acquisition, rétrocession et gestion conservatoire d'un site de compensation ;**
- **Développement de plans de restauration pour la Cistude d'Europe et la Decticelle orientale à l'échelle locale ;**
- **Création d'un Comité de pilotage et veille écologique sur dix ans du domaine de l'aéroport.**

Le pétitionnaire prévoit de consacrer un budget de 862 000 € HT aux mesures compensatoires permettant ainsi de réduire très largement l'impact du projet sur le milieu ambiant.





**Point 5 :**

Plusieurs particuliers se sont inquiétés du non-respect des normes de sécurité, hauteurs d'approche et angles d'atterrissage, notamment par le couloir Est.

Dans le cadre d'une procédure réglementaire, telle que celle initiée présentement, tout comme dans le cadre d'une procédure judiciaire, c'est à la personne qui allègue un fait d'en apporter la preuve.

**En l'espèce, il n'est pas précisé en quoi le projet présenté irait à l'encontre des normes de sécurité liées aux hauteurs d'approche et aux angles d'atterrissage.**

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.**

Enfin, il y a lieu d'ajouter que, **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.**

Ces normes de sécurité et hauteurs d'approche sont respectées car l'angle d'atterrissage défini par la DGAC est indiqué aux pilotes par les indicateurs lumineux « PAPI ».

**Point 6 :**

L'opinion publique, relayée par les élus, les associations, syndicats et partis politiques, m'a fait observer que les éventuels travaux seraient générateurs d'un risque de pollution sur les nappes alluviales et phréatiques, surtout en raison de la « vulnérabilité » de la nappe.

**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.**

Concernant ces mesures, il convient de rappeler :

- que les futurs captages (extension amont du champ du Val d'Astier) sont situés 2 km à l'aval du projet ;
- qu'une campagne de traçages est prévue avant les travaux de dévoiement (p. 102) pour apprécier les vitesses de transfert et taux de dilution entre le futur

chenal de la Môle et les futurs captages ; **des conséquences en seront tirées sur les mesures à prendre durant les travaux, mesures qui seront intégrées dans le cahier des charges des travaux à destination des entreprises.**

**En outre, des moyens de surveillance et d'intervention sont également prévus durant les travaux** (p. 108).

**Ainsi, le pétitionnaire prévoit que la surveillance de chantier et le personnel seront informés** (p. 109) :

- **Des risques que peut provoquer le déversement de substances polluantes dans le milieu aquatique.** Des consignes d'alerte leur seront communiquées pour permettre une intervention rapide et efficace des unités spécialisées (pompiers) en cas d'incident majeur ; une liaison téléphonique directe et utilisable 24h sur 24h sera établie entre le chantier et les pompiers.
- **Des risques de montées des eaux ;** le principal risque encouru lors des travaux est l'éventualité d'une crue subite de la rivière. Ce risque sera réduit par une liaison téléphonique directe utilisable 24h sur 24h entre le chantier et le répondeur Météo France. **Les travaux seront stoppés en fonctions des éventuels risques d'inondation renseignés** par les bulletins météorologiques de Météo France. Les différents engins de chantier et matériaux (enrochements, fascines, produits de déblais, etc.) seront retirés du lit mineur et mis à l'écart, hors du lit majeur, à l'abri de la zone d'écoulement principal des crues où des vitesses importantes sont à craindre.

Un planning de travail des engins et des employés sera préalablement défini avec le gestionnaire de l'aérodrome. **Les consignes de sécurité internes de l'aérodrome seront exposées à l'entreprise de travaux par le responsable chargé de la sécurité (pompier).**

**Les agents de sécurité de l'aérodrome veilleront au bon déroulement des consignes de sécurité.**

**Point 7 :**

On m'a fait observer qu'un accroissement des passagers entraînerait une augmentation du trafic routier, avec, en pleine saison, tous les inconvénients qui en découlent, à savoir, saturation du réseau routier émission de CO2 etc.

Comme il l'est rappelé dans le dossier de demande d'autorisation (p. 7), la convention signée avec la Mairie du village limite le nombre de mouvements au sein de l'aérodrome.

La modification proposée n'impacte pas cette limitation.

Par ailleurs, le type d'appareil pouvant utiliser cet aéroport reste dans la même catégorie : aviation d'affaire et petites lignes régulières.

Les modifications envisagées ne permettent pas l'accueil de gros porteurs qui nécessitent des infrastructures beaucoup plus importantes et qui ne sont techniquement envisageables, en particulier du fait de la proximité de la route qui borde l'aérodrome.

**Ainsi, les modifications envisagées s'adressent à la clientèle actuelle et ne viennent pas modifier sensiblement le taux de fréquentation.**

**Enfin, et surtout, l'impact routier et environnemental sera toujours moindre que si les touristes doivent venir sur site depuis les aéroports de TOULON et de NICE.**

**Point 8 :**

Que la réglementation de l'Aviation Civile devrait être scrupuleusement respectée, ce qui n'est manifestement pas le cas.

Dans le cadre d'une procédure réglementaire, telle que celle initiée présentement, tout comme dans le cadre d'une procédure judiciaire, **c'est à la personne qui allègue un fait d'en apporter la preuve.**

**En l'espèce, rien ne permet d'affirmer que la réglementation de l'Aviation civile n'est pas respectée !**

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.**

Enfin, il y a lieu d'ajouter que, de toute évidence, le maître d'ouvrage n'agira qu'en conformité avec la réglementation de l'Aviation civile, comme il le fait déjà.

En effet, toute la réglementation est respectée et pour cela le terrain est régulièrement surveillé et audité par la DGAC.

**Point 9 :**

La population, les élus, syndicats et associations, m'ont déclaré que le projet de « dévoiement », implanté en zone Ac, était contraire au règlement du zonage en question, et qu'il nécessitait une modification du PLU, afin d'accueillir le projet.

Le PLU de la Commune de la Môle opposable au projet de dévoiement de la rivière dispose que :

*« CHAPITRE 7 - DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UE*

*Caractère de la zone :*

*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 (zone B1) du Plan de Prévention des Risques relatif aux inondations. Certains articles du présent règlement renvoient au règlement applicable du PPR valant Servitude d'Utilité Publique annexé au PLU. »*

*« ARTICLE UE 1. - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES*

*Toutes les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article 2 sont interdites.*

*ARTICLE UE2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES*

*1. Les constructions et installations nouvelles directement liées et nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation de l'aérodrome sous réserve de l'application des règles communes aux zones inondables et de l'application des règles de construction édictées au VII-2 du règlement du PPR.*

*2. L'aménagement des constructions à usage d'habitation destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance et le gardiennage des installations à condition que les planchers habitables créés ou aménagés soient situés au minimum à 0,20m au-dessus de la côte de référence. »*

Par ailleurs, le Plan de Prévention des Risques Prévisibles (P.P.R.) de 2001 précise que :

*« 1 zone bleue B 1 où la hauteur est inférieure à 1 m et la vitesse inférieure à 0,5m/s. Dans cette zone, dite de risque faible, la construction est possible sous certaines conditions. La majeure partie urbanisée de la commune est dans cette situation. »*

L'aéroport de la Môle est situé dans cette zone.

Puis ce plan précise que :

**« II - 4 La vulnérabilité**

*Les enjeux du risque inondation sur la commune de La Môle sont localisés selon l'axe de La Verne, de l'amont du centre ancien à la confluence avec la rivière de La Môle et de cette dernière, à la limite Est de la commune.*

*Sur ces axes sont vulnérables très peu de zones urbanisées ou en cours d'urbanisation (Sud- Est du centre ancien), ainsi que la piste de l'aérodrome de La Môle, qui devient inutilisable en cas de crue. »*

**La piste de l'aérodrome et ses abords sont situés en zone Np.**

La zone N est une zone naturelle qui fait l'objet d'une protection particulière en raison notamment de la qualité des sites et des paysages ou de la valeur de boisement ou de l'existence de risques naturels.

Dans le secteur Np, les équipements liés au fonctionnement de l'aérodrome et les ouvrages techniques nécessaires à la sécurité de la circulation aérienne, considérés comme des occupations et utilisations du sol, sont soumis à des conditions particulières mais ne sont pas interdits ; l'aménagement de la « zone de sécurité » à l'extrémité Est de la piste (nivellement et engazonnement) est donc compatible avec le PLU.

**Les terrains objets du projet de dévoiement sont situés en zone agricole 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.

**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 de la rivière entre dans ce cas de figure, car il est nécessaire au fonctionnement des services publics de l'aérodrome et répond à un intérêt public et collectif, à la fois économique et de sécurité.**

**Déjà, et dans ces conditions, le projet en cause est comptable avec le PLU opposable.**

**Par ailleurs, le projet en cause est bien compatible avec les objectifs énoncés dans la note de présentation du PPRI :**

*« Premier objectif :*

*Interdire les implantations humaines dans les zones les plus dangereuses où, quels que soient les aménagements, la sécurité des personnes ne peut être garantie intégralement et les limiter dans les autres zones inondables : »*

Le projet en cause n'est pas concerné par ce point car il n'est pas prévu pour de l'habitat résidentiel.

*« Deuxième objectif :*

*Préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues pour ne pas aggraver les risques pour les zones situées en amont et en aval : »*

**En vertu du présent projet, les capacités d'expansion des crues seront peu modifiées (T = 10 ans) et tendent à améliorer la situation à l'aval pour des crues plus importantes (T = 100 ans).**

**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.**

*« Troisième objectif :*

*Sauvegarder l'équilibre des milieux dépendant des petites crues et la qualité des paysages*

*souvent remarquables du fait de la proximité de l'eau et du caractère encore naturel des vallées concernées : »*

Des études environnementales (dossier d'autorisation au titre du Code de l'environnement et études faunistique et floristique) ont été réalisées afin de mettre en place des mesures compensatoires pour sauvegarder le patrimoine naturel du cours d'eau de La Mole.

Dans ces conditions, et concernant le règlement du PPRI, le projet est concerné par les chapitres suivants :

- règles communes à la zone inondable,
- zones rouges.

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.**

**Point 10 :**

De même, il m'a été indiqué que le projet était contraire avec les dispositions du SCOT et notamment avec l'article 4.3.2, définissant « le maintien de l'emprise actuelle ».

Institué par la loi Solidarité et Renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000, le SCoT est un document d'urbanisme et de planification territoriale.

Il vise à coordonner les politiques sectorielles d'urbanisme et à fixer les orientations générales de l'organisation de l'espace.

Les dispositions du document d'orientation et des documents graphiques du SCoT sont opposables, conformément à l'article L. 122-1-2 du Code de l'urbanisme aux :

- programmes locaux de l'habitat ;
- plans de déplacements urbains ;
- schémas de développement commercial ;

- plans locaux d'urbanisme (PLU) ;
- plan de sauvegarde et de mise en valeur ;
- cartes communales ;
- opérations foncières ;
- opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat.

Ces documents doivent ainsi être compatibles avec le SCoT et les schémas de secteur.

S'agissant des cantons de Grimaud et Saint-Tropez, le SCOT opposable dispose que :

*« 2.3. Des conditions de déplacement difficiles.*

*Le territoire du SCoT est un territoire ouvert en raison même de sa vocation touristique, même s'il est dans une situation de relatif isolement et d'enclavement par rapport aux grandes infrastructures régionales et nationales.*

*Les conditions d'accès et surtout de déplacement à l'intérieur de l'aire du SCoT restent difficiles.*

*Les modes de déplacement sont quasi exclusivement routiers, ce qui crée des situations difficiles : des axes saturés, des tronçons congestionnés, ...*

*Les transports en commun terrestres, qui sont souvent bloqués dans les encombrements, ne sont fréquentés que par des personnes n'ayant aucun autre moyen de locomotion.*

*La présence de parcs de stationnement à proximité des ports et gares routières favorise l'accès aux transports en commun ; mais aucun véritable pôle d'échange intermodal n'est à ce jour organisé.*

*Les liaisons maritimes sont essentiellement adaptées à la clientèle touristique.*

*Les modes de déplacements alternatifs sont peu attractifs : les itinéraires réservés aux deux roues sont peu développés, ...*

*Le besoin d'hélistations sur le territoire du SCoT n'est actuellement pas satisfait.*

*Un projet d'amélioration de la desserte routière du golfe lancé par l'Etat à la demande des élus, dite Dossier de Voirie d'Agglomération, voit le jour.*

*Cependant, l'amélioration des infrastructures routières ne réglera pas seuls les problèmes de déplacement sur l'aire du SCoT. Elle devra nécessairement s'inscrire dans une démarche multimodale associant les transports en commun maritimes. » (rapport de présentation, page 66 et suivantes).*

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable vise à :

*« 4. Développer les transports.*

*En matière de transports et de déplacements, 3 objectifs ont été retenus :*

- *soulager le réseau routier existant par la réalisation de nouvelles infrastructures et*



*assurer un traitement plus fonctionnel des voiries existantes ;*

- favoriser les déplacements alternatifs à la voiture particulière, notamment en transports collectifs (en particulier maritimes) et faciliter les déplacements en deux roues ;*
- améliorer les liaisons avec les pôles régionaux et les grands axes de communication notamment par la voie aérienne et les transports maritimes rapides. »*

Puis ce document dispose que :

*« 4.3.2. Les liaisons aériennes : le cas particulier de l'aérodrome de La Môle.*

*L'aérodrome est ouvert au trafic international. Il accueille des moyens porteurs et des avions d'affaires.*

*Un protocole a été signé le 28 juin 2000 entre la commune de La Mole et le gestionnaire visant à :*

- la recherche et la mise en place de mesures susceptibles de limiter les nuisances subies par les riverains de l'aérodrome ;*
- la création d'une commission consultative de l'environnement pour l'aérodrome.*

*Ce protocole prévoit une limitation du nombre de mouvements.*

*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,*
- le maintien de la convention du 17 mars 1986, le respect du plan de servitudes aéronautiques approuvé le 31 juillet 1991,*
- la maîtrise du trafic aérien pour des raisons de gêne sonore et de risques environnementaux.*

*4. La limitation des mouvements d'avions nécessite une décision ministérielle et la création de la commission consultative doivent répondre aux exigences de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 modifiée par la loi n° 99- 588 du 12 juillet 1999 et de ses textes d'application, notamment le décret n° 87-341 du 21 mai 1987 » (page 26 – PADD)*

**En l'espèce, il est reproché au projet présenté d'être globalement incompatible avec le SCOT.**

**Cependant, il est difficile de déterminer plus précisément pour quelles raisons, il y aurait incompatibilité en raison de l'imprécision des griefs opposée par les opposants au projet.**

En urbanisme, la notion de compatibilité avec le SCOT est notamment définie par la circulaire n° 87-64 du 21 juillet 1987 (BO Equip. 1987, n° 22) qui rappelle que :

*« La compatibilité se distingue de la conformité. Un document ou une opération est*

*compatible avec une règle d'urbanisme dans la mesure où cette règle ne l'interdit pas. Par contre, la conformité exige le respect d'une disposition de la règle d'urbanisme supérieure. Ainsi, une opération sera conforme au schéma si elle y est expressément prévue et réalisée à l'endroit indiqué par ce dernier. »*

*Le Conseil d'Etat a donné à de nombreuses reprises une interprétation large de la notion de compatibilité.*

*(...) Toutefois, deux critères établis par la jurisprudence doivent être respectés afin de pouvoir considérer comme compatible l'opération que l'on projette de réaliser.*

*Cette opération ne doit remettre en cause :*

*– ni les options fondamentales du schéma, c'est-à-dire les objectifs et le parti d'aménagement, les perspectives de développement démographique et économique ainsi que l'équilibre à préserver entre le développement urbain et l'aménagement rural;*

*– ni la destination générale des sols, c'est-à-dire les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires intéressés, la localisation des principales zones d'extension de l'agglomération, les principaux sites urbains ou naturels à protéger ainsi que les espaces agricoles ou forestiers ».*

*Ainsi, « une opération pourra être considérée comme compatible avec le schéma si celui-ci ne l'interdit pas, ou dans la mesure où ladite opération contribue à la "mise en œuvre" du schéma et non à sa "mise en cause" » (Lebreton J.-P., *La compatibilité en droit de l'urbanisme*, AJDA 1991, p. 494 ; Ministère de l'Equipement, *La notion de compatibilité dans le droit de l'urbanisme*, Jurisprudence administrative illustrée, DAU, sept. 1991).*

**En conséquence, pour apprécier la compatibilité du projet, il convient de vérifier si le SCOT opposable ne l'interdit pas.**

**Or, en se reportant aux chapitres du SCOT, l'on constate que le rapport de présentation n'interdit pas le projet contesté et que bien au contraire, il encourage même au développement du trafic aérien.**

Rappelons que le rapport de présentation du SCOT explique les choix retenus pour établir le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et le document d'orientations générales (DOO) et présente notamment une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers aux cours des dix années précédant l'approbation du SCOT et justifie les objectifs chiffrés (ventilés par secteur géographique) de limitation de cette consommation compris dans le nouveau document d'orientation et d'objectifs (art. L 122-1-2 et L 122-1-5 du Code de l'urbanisme).

Le PADD fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

En l'espèce, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable encourage à « *Développer les transports* » avec « *3 objectifs [...] retenus* :

- *soulager le réseau routier existant par la réalisation de nouvelles infrastructures et assurer un traitement plus fonctionnel des voiries existantes ;*
- *favoriser les déplacements alternatifs à la voiture particulière, notamment en transports collectifs (en particulier maritimes) et faciliter les déplacements en deux roues ;*
- *améliorer les liaisons avec les pôles régionaux et les grands axes de communication notamment par la voie aérienne* et les transports maritimes rapides. »

Force est de constater qu'il n'est absolument rien dit quant à une éventuelle interdiction de développer l'aéroport de la Môle.

Au contraire, le SCOT encourage à développer le transport aérien sans faire de distinction entre transport de passagers et de marchandises.

Par ailleurs, le chapitre 4.3.2 du PADD dispose que :

*« 4.3.2. Les liaisons aériennes : le cas particulier de l'aérodrome de La Môle.*

*L'aérodrome est ouvert au trafic international. Il accueille des moyens porteurs et des avions d'affaires.*

*Un protocole a été signé le 28 juin 2000 entre la commune de La Mole et le gestionnaire visant à :*

- *la recherche et la mise en place de mesures susceptibles de limiter les nuisances subies par les riverains de l'aérodrome ;*
- *la création d'une commission consultative de l'environnement pour l'aérodrome.*

*Ce protocole prévoit une limitation du nombre de mouvements.*

*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,
  - le maintien de la convention du 17 mars 1986, le respect du plan de servitudes aéronautiques approuvé le 31 juillet 1991,
  - la maîtrise du trafic aérien pour des raisons de gêne sonore et de risques environnementaux.
4. La limitation des mouvements d'avions nécessite une décision ministérielle et la création de la commission consultative doivent répondre aux exigences de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 modifiée par la loi n° 99- 588 du 12 juillet 1999 et de ses textes d'application, notamment le décret n° 87-341 du 21 mai 1987 » (page 26 - PADD) ».

Que faut-il entendre précisément par la notion d'emprise actuelle (« le maintien de l'emprise actuelle »)?

Déjà, il faut noter l'imprécision des rédacteurs du SCOT sur ce point, en l'espèce.

En effet, en droit de l'urbanisme la notion d'emprise a deux sens principaux, soit l'on parle de l'emprise au sol, soit de l'emprise totale.

Ainsi, l'emprise au sol est la surface au sol que tous les bâtiments occupent sur le terrain : elle correspond à la projection verticale hors œuvre de la ou des constructions au sol, exception faite des saillies traditionnelles, éléments architecturaux et balcons.

Les règlements des POS ou PLU introduisent un coefficient d'emprise au sol et en fixent les valeurs pour limiter l'importance de la surface de sol constructible occupée par les bâtiments, sans qu'intervienne leur hauteur.

Ce coefficient est généralement défini comme le rapport de la surface occupée par la projection verticale sur le sol des volumes hors œuvre des bâtiments, à la surface de la parcelle.

Lorsque la propriété est partiellement atteinte par une opération de voirie, la surface de la parcelle prise en compte est celle qui reste hors emprise de la voirie.

L'emprise totale renvoi de Code de l'expropriation et ne nous concerne pas en l'espèce.

Dans le cas présent, l'aéroport de Saint-Tropez occupe une surface de trente-deux hectares en bordure de l'ex-RN 98 sur la Commune de La Môle au cœur de la forêt

des Maures.

Il est équipé d'une piste bitumée Est-Ouest 06-24 (QFU 062°/242°) avec balisage lumineux longue de 1 180 mètres et large de 30 doublée d'un taxiway, d'une aérogare de 750 m<sup>2</sup> équipée d'un bar, d'un hangar de 1 200 m<sup>2</sup> et d'une aire de stationnement de 24 m<sup>2</sup>, d'une station service Jet Avgas et d'une station météorologique.

Il est adapté aux personnes à mobilité réduite et dispose d'un parking de 100 places.

**La question qui se pose est de déterminer si, en droit de l'urbanisme, la piste peut-être assimilée à de la voirie, ce qui exclurait de la définition de l'emprise au sol.**

**En raison de la spécificité des aéroports, la ou les pistes doivent être considérées comme des ouvrages en eux-mêmes.**

Quatre parties essentielles peuvent être distinguées sur un aéroport :

- **L'aire de mouvement (pistes, voies de circulation, parkings avions),**
- Les installations terminales avec les aérogares passagers et fret,
- La zone technique nécessaire à la navigation aérienne et au contrôle aérien, à l'entretien et à la maintenance des avions (avitaillements divers),
- Les accès terrestres routiers et collectifs en site propre pour les passagers et les employés de la plate-forme auxquelles peut s'ajouter une zone d'activités industrielles.

Par ailleurs, les dispositions combinées de l'arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques, et celles de l'article L6351-1 du Code des transports Créé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)) disposent que :

*« Des servitudes spéciales, dites servitudes aéronautiques, sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.*

*Ces servitudes comprennent :*

*1° Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ; ».*

**Sans de telles pistes, un aéroport perd son utilité propre.**

**Dans ces conditions, elles doivent-être considérées comme un ouvrage relié par des voiries, et non comme de simples voiries, qui elles-mêmes pourraient être exclues de**

## la définition de l'emprise au sol.

Interrogée sur l'imprécision de certaines notions figurant dans le SCoT, par une question écrite N° 8643 du Député Jean-Luc Warsmann, la ministre du logement a précisé :

« [QUESTION] *En effet, l'absence de définition de certaines notions telles que la « hauteur », qui peut être sujette à interprétation en présence d'un terrain en pente par exemple, ou l'« emprise au sol », à laquelle le code de l'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme font référence sans la préciser, est à l'origine de nombreux contentieux qui pourraient être évités.*

*En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître quelles dispositions elle entend prendre pour apporter les précisions nécessaires.*

« [REPONSE] *Les dispositions relatives aux règles d'emprise au sol et de hauteur maximale des constructions sont définies par les articles 9 et 10 des règlements des plans locaux d'urbanisme (PLU).*

*Ces règles sont facultatives et ne font l'objet d'aucune définition réglementaire, laissant le soin aux élus locaux de les préciser au regard de l'objectif urbanistique recherché.*

*Les dispositions des PLU relatives aux règles d'emprise au sol doivent être cohérentes avec les règles d'implantation des constructions définies aux articles 6, 7 et 8 du règlement ainsi qu'avec l'article 10 relatif à la hauteur et doivent participer à la mise en œuvre d'un parti d'aménagement décidé localement.*

*C'est pourquoi il ne convient pas de réglementer cette notion au niveau national.*

*En l'absence de précision dans les documents d'urbanisme, ce sont les définitions retenues par le juge administratif qui sont applicables. 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 de construire.*

*Ainsi, l'emprise au sol d'un bâtiment est normalement la superficie au sol qu'occupe la base de ce bâtiment, mais dans certains cas le juge a retenu pour la définition de l'emprise au sol le rapport de la surface occupée par la projection verticale du volume hors œuvre du bâtiment à la surface de la parcelle (CE, 9 octobre 1985, « M. et Mme Reza et autres », CE, 23 mars 1988, « ministre de l'urbanisme, du logement et des transports-commune de Cagnes-sur-Mer c/époux Tisseyre et Mme Tourette », TA de Versailles du 6 octobre 1998, « M. et Mme Leclerc »).*

*Ces décisions jurisprudentielles concernent en majorité des cas d'espèce comme des constructions sur pilotis ou de forme « pyramide inversée »...*

**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.

### **Point 11 :**

Dans le dossier d'enquête, il est stipulé que la zone étudiée était située dans la « zone d'influence » du captage de Val d'Astier.

Que, de plus, le projet était implanté à l'intérieur de l'étude de l'expansion du périmètre rapproché de ce captage. Et que, par voie de conséquence, certaines prescriptions édictées par l'hydrogéologue seraient incompatibles avec les travaux.

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 (voir annexe 2), l'hydrogéologue agréé préconise d'éviter l'implantation d'activités polluantes : installations classées, exploitation de matériaux divers, creusement de puits et forages, stockages souterrains, infrastructures routières et aéroportuaires.**

### **Le dévoiement de la Mole n'est pas concerné.**

**Par ailleurs, il sera vérifié, compte tenu de la vulnérabilité intrinsèque de la nappe, que les travaux ne viendront pas mettre à jour la nappe.**

Pour cela, il est prévu que :

- Les travaux se dérouleront en période d'étiage de la nappe et de la rivière ;
- Les travaux s'accompagneront de mesures de protection contre tout type de pollution potentielle liée aux travaux : mise en place d'un bassin de décantation, phasage des travaux ;
- Les matériaux de remblaiement du lit actuel seront de même nature que les alluvions actuelles présentes en fond de lit. Ils seront choisis *in situ* lors des travaux de terrassement du projet, parmi les différentes couches alluvionnaires rencontrées.

**En conclusion, les travaux ne sont pas incompatibles avec les préconisations de**

l'hydrogéologue agréé.

**Point 12 :**

Un élu a contesté que l'aéroport soit un acteur économique important.

Les cantons de Grimaud et Saint Tropez connaissent un afflux touristique particulièrement important en saison estivale, les dessertes et communications sont très difficiles : plusieurs heures pour rejoindre les aérodromes les plus proches (Nice - Toulon) ou une gare TGV.

L'aérodrome de la Mole est la desserte aérienne de proximité pour le Golfe de Saint Tropez et les deux cantons de Grimaud et Saint-Tropez qui regroupent 12 communes.

Cet aéroport accueille l'aviation privée, l'aviation d'affaire et une ligne régulière avec Genève.

L'aérodrome de la Mole accueille tant les appareils dits « légers » que les appareils lourds.

C'est ainsi le seul aéroport du département à accueillir les avions de moins de 5,7 tonnes.

La clientèle est principalement constituée d'hommes d'affaires habitués qui possèdent des intérêts et des propriétés dans la presqu'île.

C'est une clientèle à fort pouvoir d'achat, mais également exigeante et donc désireuse d'un accès facile et rapide.

En outre, il y a lieu de rappeler que cet aérodrome accueille également les hélicoptères du SAMU, les évacuations sanitaires et les hélicoptères bombardier d'eau qui participent directement aux différents services publics de secours et d'assistance.

Ces particularités font de l'aérodrome de la Mole un équipement structurant, à vocation de service public, et de ce fait, un acteur économique important.

Au contraire l'aéroport de la Môle connaît un développement que celui de Toulon aspire à connaître.



En effet, l'Aéroport de Toulon est géré par la Chambre de commerce et d'industrie du Var, et il est situé à une vingtaine de kilomètres à l'est de la ville, sur la commune de Hyères.

L'aéroport de Toulon souffre directement de la proximité des aéroports de Marseille (90 kilomètres) et de Nice (137 kilomètres).

Une navette effectue la liaison avec les gares routières de Hyères et de Toulon, en attendant la liaison directe par le train.

Avec 629 412 passagers en 2008, le trafic global de l'aéroport varois a affiché une baisse de 2,58 % par rapport à l'année précédente et place ce dernier comme l'un des derniers aéroports français en termes de passagers.

En 2010, le nombre des passagers est passé en dessous du seuil de rentabilité avec une fréquentation inférieure à 600 000 passagers.

D'ailleurs, rappelons que l'aéroport de Toulon n'est pas en capacité d'accueillir les avions de moins de 5,7 tonnes, contrairement à l'aérodrome de la Mole.

En outre, si Toulon est le premier port militaire de France, il n'a pas été considéré jusque très récemment comme une destination touristique, mais plutôt comme une ville de passage pour les touristes provenant de Marseille et d'Aix qui se rendaient en Italie.

En effet, la majeure partie de la rade de Toulon était occupée et l'est encore par le port militaire.

Aujourd'hui et depuis près d'un siècle, la capitale du Var évolue bien loin de Cannes et Marseille, malgré une image qui s'est sensiblement améliorée.

La ville n'est toujours pas identifiée comme une ville de tourisme, mais mise sur la rénovation des bâtiments de la « Basse ville », la rénovation du parc hôtelier existant, l'accueil de croisiéristes tout au long de l'année.

Tel n'est pas le cas de Saint-Tropez !

Saint-Tropez est une commune française située dans le département du Var et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, chef-lieu du canton de Saint-Tropez.

De la citadelle du XVe siècle au village de pêcheurs au début du XXe siècle, la première ville libérée lors du Débarquement de Provence devint dès les années 1950 une station balnéaire internationalement connue de la Côte d'Azur grâce à l'engouement des artistes de la Nouvelle Vague puis des Yéyés et enfin, un lieu de villégiature de la Jet set européenne et américaine comme des touristes en quête d'authenticité provençale ou de célébrités.

Saint-Tropez est située sur le littoral sud-est du Var sur la presqu'île de Saint-Tropez qui ferme le golfe du même nom.

La commune s'inscrit dans un croissant autour de la baie des canebiers, sur la totalité de la presqu'île, qui peut être englobé dans un rectangle de six kilomètres par quatre.

Elle occupe une superficie de mille cent dix-huit hectares.

Le territoire de la commune est presque totalement occupé par des propriétés bâties sur de grandes parcelles, lui donnant une apparence environnementale relativement préservée.

Toutefois, des concentrations de constructions apparaissent autour du vieux village, sur le littoral, notamment entre les caps Saint-Pierre et Saint-Tropez et entre le cap Pinet et la longue plage de Pampelonne.

Sur ses douze kilomètres de littoral, la commune dispose de six plages, à l'ouest à la limite avec Gassin, la grande plage de la Bouillabaisse, dans le vieux village, les plages de La Ponche et La Fontanette, après le cimetière marin, la plage des Graniers, dans la baie éponyme, la longue plage des Canebiers et à l'extrémité est de la presqu'île, la plage de La Moutte et celle des Salins.

S'ajoutent à ces plages publiques de nombreuses petites plages privées, naturelles ou artificielles, incorporées aux propriétés, malgré la loi littoral.

Le territoire de Saint-Tropez n'est traversé par aucune route d'importance.

Un démembrement de l'ancienne nationale 98 à partir du célèbre « carrefour de La Foux » permet de rallier le village et se poursuit vers le sud de la presqu'île par la route départementale 93, la non moins célèbre « Route des Plages ».

Elle matérialise la limite entre Saint-Tropez et Gassin à l'ouest.

Dès lors, le réseau secondaire revêt une importance pour la commune, avec notamment la route des Salins qui traverse la presqu'île d'ouest en est depuis le centre-ville, le chemin du Pinet qui part vers le sud depuis le complexe sportif et le chemin Sainte-Anne depuis la Place des Lices. Signe de l'importance prise par la possession d'une villa « les pieds dans l'eau » sur la Côte d'Azur, Saint-Tropez ne dispose d'aucun chemin ou route faisant le tour du littoral.

Saint-Tropez est située à cent quatre kilomètres à l'est de Marseille, soixante kilomètres au nord-est de Toulon, et quatre-vingt douze kilomètres au sud-ouest de la frontière italienne.

Saint-Tropez est accessible en voiture par l'A 8 (E 80) avec la sortie « Draguignan-Le Muy-Golfe de Saint-Tropez » puis la RD 25 jusque Sainte-Maxime sur 19 kilomètres et l'ex-RN 98 sur 12 kilomètres.

Elle est aussi accessible par l'A 57 avec la sortie « Le Cannet-des-Maures » puis par la RD 558 sur 24 kilomètres jusque Grimaud puis par la RD 61 sur 9 kilomètres en passant par le célèbre carrefour de La Foux.

Par le bord de mer l'ex-RN 98 la relie à Toulon-La Valette-du-Var, Saint-Raphaël, Cannes, Nice, Monaco, la RD 93, appelée « Route des Plages » dessert Pampelonne, Ramatuelle et La Croix-Valmer.

En train, la gare de Saint-Raphaël-Valescure, desservie par les TGV, iDTGV, Intercités et TER Provence-Alpes-Côte d'Azur est située à 32 kilomètres.

Le réseau d'autobus départemental Varlib relie la gare routière de Saint-Tropez à Fréjus, Hyères, Toulon, Saint-Raphaël entre autres.

L'aéroport international d'envergure le plus proche est l'aéroport Nice Côte d'Azur à 91 kilomètres.

Les liaisons nationales peuvent s'effectuer à l'aéroport de Toulon - Hyères à 44 kilomètres mais la clientèle de prestige privilégie l'aéroport de La Môle - Saint-

**Tropez à 15 kilomètres, l'aéroport de Cannes - Mandelieu à 40 kilomètres ou l'héliport de Grimaud.**

**D'autant que c'est le seul aérodrome du Var à accueillir les appareils dits « légers » (jet privés, etc.).**

**Des navettes maritimes relient le port de Saint-Tropez à ceux de Grimaud, Sainte-Maxime, Fréjus, Saint-Raphaël, Cannes et Nice.**

**La commune est située dans le premier département touristique de France. Depuis les années 1950, la commune est devenue une station balnéaire plébiscitée par la Jet Set et les artistes.**

**Pour répondre à cette catégorie de clientèle, elle dispose sur son territoire de dix palaces classés cinq étoiles dont le célèbre Hôtel Byblos.**

**Moins prestigieux, huit hôtels quatre étoiles et onze hôtels trois étoiles.**

**Il existe trois campings dans le golfe de Saint-Tropez**

**La commune de Saint-Tropez met tout en œuvre pour développer le tourisme d'affaire**

**Point 13 :**

**Dans le même registre, il a été remarqué que le volet «développement économique» était manquant.**

**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.**

**Par ailleurs, le dossier d'enquête publique doit comprendre une description du projet, une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, l'étude des effets du projet sur l'environnement, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus, les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'une présentation des**

principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement.

Elle expose également une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine.

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

En l'espèce, l'Aéroport du Golfe de Saint Tropez (AGST) sollicite l'autorisation, **au titre de la loi sur l'eau**, de modifier une portion de 250 mètres du lit de la rivière de la Mole.

L'objectif d'un tel projet est sécuritaire et indirectement économique.

**Cependant, le cadre légal d'intervention du projet est la loi sur l'eau.**

**Dès lors, il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leurs ensembles sur les communes avoisinantes, mais seulement l'impact du projet envisagé -dévoisement de la rivière - au regard des conditions relatives à la loi sur l'eau.**

**Dans ces conditions, l'argument tiré de ce que le dossier d'enquête publique ne comporte aucune indication précise se rapportant au développement économique de l'aéroport est inopérant.**

**Il s'agit ici de vérifier l'impact du dévoisement de la rivière au regard des dispositions de la loi sur l'eau.**

**Point 14 :**

Unanimement, il m'a été fait observer que le volet sécuritaire était un « prétexte » pour masquer un développement économique.

**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.**

**Autrement dit que le but recherché par la procédure menée soit d'améliorer la sécurité de la piste de l'aéroport ou de permettre le développement économique de celui-ci n'a pas d'importance à partir du moment où quel que soit le motif, il suffit qu'il soit légal pour être recevable.**

**En l'espèce, le préfet du Var n'a pas jugé contraire à l'Ordre public ou aux règles régissant la procédure Loi sur l'eau, la présente procédure.**

**Dans ces conditions, et encore une fois, une telle remarque est inopérante car hors de propos.**

**Par ailleurs, la présence de la rivière impose de reculer l'extrémité de piste tant à l'atterrissage qu'au décollage de 150 mètres environ pour garantir une marge de sécurité supplémentaire (réglementation DGAC).**

Cette contrainte se traduit :

- pour les appareils utilisant la piste actuelle par une limitation de la charge marchande. Ces appareils doivent se poser avec une masse limitée, donc un nombre limité de passagers (un seul passager pour certains appareils). Cette limitation a pour conséquence de multiplier les rotations d'avions pour une même charge marchande ;
- pour les appareils modernes de génération récente, ceux-ci à l'image des automobiles sont devenus plus larges, plus confortables mais également plus lourds. S'ils sont équipés de moteurs plus puissants, plus silencieux et plus performants qui raccourcissent les distances de décollage, la masse qui a augmenté nécessite une distance légèrement plus importante pour l'atterrissage et le freinage de ces nouveaux appareils.

**En outre, la réglementation sur les infrastructures aéroportuaires pourrait imposer prochainement une marge de sécurité supplémentaire par rapport à la rivière.**

Cette disposition viendrait amputer la piste de 60 mètres supplémentaires.

Cela se traduirait alors par la perte d'un nombre important d'appareils privés et la perte à coup sûr de la seule ligne régulière (Genève - La Môle - Genève) qui effectue 3 rotations par semaine en saison estivale.

Une étude opérationnelle a montré que les 150 mètres permettront d'accueillir les

appareils modernes que la clientèle de l'aéroport envisage d'acquérir à plus ou moins courte échéance pour remplacer les appareils anciens actuellement utilisés.

**Cette évolution est vitale pour l'entreprise AGST qui sans cela verra sa fréquentation progressivement diminuer pour atteindre rapidement le seuil de non rentabilité et disparaître.**

En effet celle-ci est actuellement amputée de 150 mètres environ pour garantir le périmètre réglementaire de sécurité imposé par la réglementation en vigueur.

**Ainsi, l'objectif visé par le projet est donc essentiellement sécuritaire avec une incidence économique.**

Le pétitionnaire ne s'en est jamais caché (p. 5).

**Point 15 :**

Plusieurs personnes s'interrogent sur les critères définis par le pétitionnaire, découlant de la notion de « développement durable ».

L'autorisation sollicitée par l'AGST au titre de la loi sur l'eau est liée à des raisons touchant tant à la sécurité de l'aéroport qu'à son développement durable (p.8).

La notion de développement durable à laquelle il est fait référence dans le dossier de demande d'autorisation est la définition classique du développement durable, celle notamment retenue par le Ministère de l'écologie à savoir :

*« un développement qui répond au besoin du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ».*

Un développement qui requiert la conciliation de plusieurs intérêts :

*« Pour y parvenir, les entreprises, les pouvoirs publics et la société civile devront travailler main dans la main afin de réconcilier trois mondes qui se sont longtemps ignorés : l'économie, l'écologie et le social. À long terme, il n'y aura pas de développement possible s'il n'est pas économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement tolérable ».* <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Definition-du-developpement,15067.html>

**Ainsi, 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.**

Conformément à la volonté d'AGST, l'ensemble de ces critères est respecté.



**Point 16 :**

Une association estime que la procédure découlant de la réunion de la « Commission consultative de l'environnement de l'aéroport » du 29 mars 2011 était incomplète, le compte rendu n'ayant été ni entériné ni notifié dans les délais aux membres de la commission (article L 571-13 du Code de l'Environnement), précisant, d'autre part, que ce compte rendu aurait dû être annexé au dossier d'enquête publique, avec l'avis de la commission.

L'article L. 571-13 du Code de l'environnement institue les commissions consultatives de l'environnement (CCE).

*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 également, 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 de ces 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.

En revanche, le Code de l'environnement ne contient aucune indication sur les comptes-rendus des réunions de ces commissions, ni sur la portée des avis émis.

La circulaire du 27 juillet 1987 *relative aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes* est également silencieuse sur ces points.

En outre, l'article 8 du décret n°2006-665 du 7 juin 2006 *relatif à la réduction du nombre et à la simplification de la composition de diverses commissions administratives* prévoit que la composition, l'organisation et le fonctionnement de ces commissions et de leurs formations spécialisées sont fixées par arrêté du préfet.

Or, tant l'arrêté préfectoral du 4 juin 2003 portant sur la création de la CCE de l'aérodrome de la Mole que l'arrêté préfectoral du 25 février 2011 portant actualisation et renouvellement de la composition de la CCE de l'aérodrome de la Mole ne fixe aucune règles relatives au compte-rendu des séances des commissions.

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 (CAA Bordeaux, 10 mars 2005, n° 01BX01050 ; TA Amiens, 28 mai 2009, n° 0602049).

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 !

D'autant qu'aucune recommandation ni décision n'a été adoptée au cours de ladite réunion, les participants ayant juste échangé leurs opinions respectives sur le projet.

**Point 17 :**

L'attention du Commissaire enquêteur a été attirée par le fait que le dossier d'enquête publique ne comporte aucune indication précise se rapportant aux nuisances sonores découlant du projet. Il semble, d'autre part, que le « plan de protection atmosphérique » ne soit pas visé dans le dossier.

**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 que le dossier d'enquête publique doit comporter un développement spécifique aux nuisances sonores découlant du projet, d'une part, et que le « plan de protection atmosphérique » soit visé dans le dossier, d'autre part.**

Il est admis que le dossier d'enquête publique doit comprendre une description du projet, une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, l'étude des effets du projet sur l'environnement, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus, les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement.

Elle expose également une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine.

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

En l'espèce, l'Aéroport du Golfe de Saint Tropez (AGST) sollicite l'autorisation, **au titre de la loi sur l'eau**, de modifier une portion de 250 mètres du lit de la rivière de la Mole.

L'objectif d'un tel projet est sécuritaire et économique.

Cependant, le cadre d'intervention du projet est la loi sur l'eau.

**Dès lors, il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leurs ensembles sur les communes avoisinantes, mais seulement l'impact du projet envisagé -dévoisement de la rivière - au regard des conditions relatives à la loi sur l'eau.**

**Dans ces conditions, l'argument tiré de ce que le dossier d'enquête publique ne comporte aucune indication précise se rapportant aux nuisances sonores est inopérant.**

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 qui traitent notamment des émissions polluantes des sources fixes (industrielles, urbaines) et des sources mobiles (transports).

**Point 18 :**

Il m'a été fait observer que le projet était contraire au règlement du PPRI de la commune de La Mole. Les travaux prévus, notamment le remblaiement, est interdit en zone inondable. Le projet nécessiterait une révision du PPRI.

**Contrairement à ces allégations, le projet en cause est bien compatible avec les objectifs énoncés dans la note de présentation du PPRI :**

*« Premier objectif :*

*Interdire les implantations humaines dans les zones les plus dangereuses où, quels que soient les aménagements, la sécurité des personnes ne peut être garantie intégralement et les limiter dans les autres zones inondables : »*

Le projet en cause n'est pas concerné par ce point car il n'est pas prévu pour de l'habitat résidentiel.

*« Deuxième objectif :*

*Préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues pour ne pas aggraver les risques pour les zones situées en amont et en aval : »*

**En vertu du présent projet, les capacités d'expansion des crues seront peu modifiées (T = 10 ans) et tendent à améliorer la situation à l'aval pour des crues plus importantes (T = 100 ans).**

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 dévié) d'autre part.

*« Troisième objectif :*

*Sauvegarder l'équilibre des milieux dépendant des petites crues et la qualité des paysages souvent remarquables du fait de la proximité de l'eau et du caractère encore naturel des vallées concernées : »*

Des études environnementales (dossier d'autorisation au titre du Code de l'environnement et études faunistique et floristique) ont été réalisées afin de mettre en place des mesures compensatoires pour sauvegarder le patrimoine naturel du cours d'eau de La Mole.

Dans ces conditions, et concernant le règlement du PPRI, le projet est concerné par les chapitres suivants :

- règles communes à la zone inondable,
- zones rouges.

Le règlement 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 dévoyé).

Le projet ne diminue pas la surface nécessaire à l'expansion des crues et conserve la capacité actuelle en lit mineur.

Dès lors, le projet est bien compatible avec le règlement du PPRI.

**Point 19 :**

Certains se sont interrogés sur une « dérogation » se rapportant à l'exploitation de la piste de l'aéroport par rapport à la route nationale.

Il n'existe aucune dérogation.

La route départementale ne se trouve pas dans le périmètre de la bande aménagée.

**Point 20 :**

Plusieurs personnes se sont émues du fait que le dossier d'enquête publique était incomplet, il n'y avait pas d'étude sanitaire et humaine sur la commune de La Mole.

Encore une fois, les articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'environnement gouvernement 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 que le dossier d'enquête publique doit comporter un développement spécifique sur le plan « sanitaire et

**humain** ».

En effet, cet article dispose que :

« Article R214-6

Modifié par Décret n°2011-227 du 2 mars 2011 - art. 2

**I.-Toute personne souhaitant réaliser une installation, un ouvrage, des travaux ou une activité soumise à autorisation adresse une demande au préfet du département ou des départements où ils doivent être réalisés.**

II.-Cette demande, remise en sept exemplaires, comprend :

1° Le nom et l'adresse du demandeur ;

2° L'emplacement sur lequel l'installation, l'ouvrage, les travaux ou l'activité doivent être réalisés ;

3° La nature, la consistance, le volume et l'objet de l'ouvrage, de l'installation, des travaux ou de l'activité envisagés, ainsi que la ou les rubriques de la nomenclature dans lesquelles ils doivent être rangés ;

4° Un document :

a) Indiquant les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en fonction des procédés mis en œuvre, des modalités d'exécution des travaux ou de l'activité, du fonctionnement des ouvrages ou installations, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations saisonnières et climatiques ;

b) Comportant l'évaluation des incidences du projet sur un ou plusieurs sites Natura 2000, au regard des objectifs de conservation de ces sites. Le contenu de l'évaluation d'incidence Natura 2000 est défini à l'article R. 414-23 et peut se limiter à la présentation et à l'exposé définis au I de l'article R. 414-23, dès lors que cette première analyse conclut à l'absence d'incidence significative sur tout site Natura 2000 ;

c) Justifiant, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10 ;

d) Précisant s'il y a lieu les mesures correctives ou compensatoires envisagées.

Les informations que doit contenir ce document peuvent être précisées par un arrêté du ministre chargé de l'environnement.

Lorsqu'une étude d'impact ou une notice d'impact est exigée en application des articles R. 122-5 à R. 122-9, elle est jointe à ce document, qu'elle remplace si elle contient les informations demandées ;

5° Les moyens de surveillance prévus et, si l'opération présente un danger, les moyens

*d'intervention en cas d'incident ou d'accident ;*

*6° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles mentionnées aux 3° et 4°.*

*III.-Lorsqu'il s'agit de stations d'épuration d'une agglomération d'assainissement ou de dispositifs d'assainissement non collectif, la demande comprend en outre :*

*1° Une description du système de collecte des eaux usées, comprenant :*

- a) Une description de la zone desservie par le système de collecte et les conditions de raccordement des immeubles desservis, ainsi que les déversements d'eaux usées non domestiques existants, faisant apparaître, lorsqu'il s'agit d'une agglomération d'assainissement, le nom des communes qui la constituent et sa délimitation cartographique ;*
- b) Une présentation de ses performances et des équipements destinés à limiter la variation des charges entrant dans la station d'épuration ou le dispositif d'assainissement non collectif ;*
- c) L'évaluation des charges brutes et des flux de substances polluantes, actuelles et prévisibles, à collecter, ainsi que leurs variations, notamment les variations saisonnières et celles dues à de fortes pluies ;*
- d) Le calendrier de mise en oeuvre du système de collecte ;*

*2° Une description des modalités de traitement des eaux collectées indiquant :*

- a) Les objectifs de traitement retenus compte tenu des obligations réglementaires et des objectifs de qualité des eaux réceptrices ;*
- b) Les valeurs limites des pluies en deçà desquelles ces objectifs peuvent être garantis à tout moment ;*
- c) La capacité maximale journalière de traitement de la station pour laquelle les performances d'épuration peuvent être garanties hors périodes inhabituelles, pour les différentes formes de pollutions traitées, notamment pour la demande biochimique d'oxygène en cinq jours (DBO5) ;*
- d) La localisation de la station d'épuration ou du dispositif d'assainissement non collectif et du point de rejet, et les caractéristiques des eaux réceptrices des eaux usées épurées ;*
- e) Le calendrier de mise en oeuvre des ouvrages de traitement ;*
- f) Les modalités prévues d'élimination des sous-produits issus de l'entretien du système de collecte des eaux usées et du fonctionnement de la station d'épuration ou du dispositif d'assainissement non collectif.*

*IV.-Lorsqu'il s'agit de déversoirs d'orage situés sur un système de collecte des eaux usées, la demande comprend en outre :*

- 1° Une évaluation des charges brutes et des flux de substances polluantes, actuelles et prévisibles, parvenant au déversoir, ainsi que leurs variations, notamment celles dues aux fortes pluies ;*
- 2° Une détermination du niveau d'intensité pluviométrique déclenchant un rejet dans l'environnement ainsi qu'une estimation de la fréquence des événements pluviométriques d'intensité supérieure ou égale à ce niveau ;*
- 3° Une estimation des flux de pollution déversés au milieu récepteur en fonction des*

*événements pluviométriques retenus au 2° et l'étude de leur impact.*

*V.-Lorsqu'il s'agit d'ouvrages mentionnés à la rubrique 3.2.5.0 du tableau de l'article R. 214-1 :*

- 1° En complément des informations prévues au 5° du II, des consignes de surveillance de l'ouvrage en toutes circonstances et des consignes d'exploitation en période de crue ;*
- 2° Une note décrivant les mesures de sécurité pendant la première mise en eau ;*
- 3° Une étude de dangers si l'ouvrage est de classe A ou B.*

*VI.-Lorsqu'il s'agit d'ouvrages mentionnés à la rubrique 3.2.6.0 du tableau de l'article R. 214-1 :*

- 1° En complément des informations prévues au 5° du II, des consignes de surveillance de l'ouvrage en toutes circonstances et des consignes d'exploitation en période de crue ;*
- 2° Une étude de dangers si l'ouvrage est de classe A, B ou C.*

*VII.-Lorsqu'il s'agit d'un plan de gestion établi pour la réalisation d'une opération groupée d'entretien régulier d'un cours d'eau, canal ou plan d'eau prévue par l'article L. 215-15, la demande comprend en outre :*

- 1° La démonstration de la cohérence hydrographique de l'unité d'intervention ;*
- 2° S'il y a lieu, la liste des obstacles naturels ou artificiels, hors ouvrages permanents, préjudiciables à la sécurité des sports nautiques non motorisés ;*
- 3° Le programme pluriannuel d'interventions ;*
- 4° S'il y a lieu, les modalités de traitement des sédiments déplacés, retirés ou remis en suspension dans le cours d'eau.*

*VIII.-Les études et documents prévus au présent article portent sur l'ensemble des installations, ouvrages, travaux ou activités exploités ou projetés par le demandeur qui, par leur proximité ou leur connexité avec l'installation soumise à autorisation, sont de nature à participer aux incidences sur les eaux ou le milieu aquatique. »*

Comme il l'a été indiqué précédemment, il est admis que le dossier d'enquête publique doit comprendre une description du projet, une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, **l'étude des effets du projet sur l'environnement**, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus, les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement.

Elle expose également une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine.

**L'objectif d'un tel dossier étant de permettre aux populations concernées de**



**percevoir l'enjeu du projet envisagé et ses répercussions.**

En l'espèce, l'AGST sollicite l'autorisation, **au titre de la loi sur l'eau**, de modifier une portion de 250 mètres du lit de la rivière de la Mole.

L'objectif d'un tel projet est sécuritaire et économique.

Cependant, le cadre d'intervention du projet est la loi sur l'eau.

**Dès lors, il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leurs ensembles sur les communes avoisinantes, mais seulement l'impact du projet envisagé -dévoisement de la rivière - au regard des conditions relatives à la loi sur l'eau.**

**Dans ces conditions, l'argument tiré de ce que le dossier d'enquête publique ne comporte pas d'étude sanitaire et humaine sur la commune de La Mole est inopérant.**

D'autant plus qu'un tel argument est inexact dans la mesure où la demande d'autorisation présente **les impacts du projet sur l'environnement humain** (p. 54 et s.), notamment au regard des usages de l'eau, des réseaux existants, des rejets liés au projet, et de l'occupation des sols.

**Point 21 :**

Absence d'analyse physico-chimique et bactériologique de la qualité de l'eau au niveau du méandre dévié.

**Tout d'abord, une telle analyse n'est pas obligatoire dans le cadre de la constitution du présent dossier conçu conformément à la réglementation applicable au titre de la loi sur l'eau .**

**Ensuite, le dossier comporte bien une analyse de la qualité de l'eau dans la mesure où l'analyse de l'état initial du site dresse un état des lieux complet, d'une part, et que le volet propre aux incidences du projet et celui propre aux mesures compensatoires évoquent cette question de la préservation de la qualité de l'eau, d'autre part.**

**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.

Elles seront communiquées à l'administration et donc le public pourra en être informé.

Dans ces conditions, l'argument tiré de ce que le dossier d'enquête publique ne comporte pas d'analyse physico-chimique et bactériologique de la qualité de l'eau au niveau du méandre dévoyé manque en fait et en droit.

**Point 22 :**

Les concertations prévues à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, ainsi que les orientations en la matière, telles que définies dans le rapport public 2011 du Sénat, n'étaient pas visées au dossier d'enquête publique.

L'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme soumet certaines procédures et opérations à concertation.

Il s'agit de :

- a) Toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;
- b) Toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concertée ;
- c) Toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune et qu'elle n'est pas située dans un secteur qui a déjà fait l'objet de cette délibération au titre du a) ou du b) ci-dessus. Un décret en Conseil d'État détermine les caractéristiques des opérations d'aménagement soumises aux obligations du présent alinéa.

En l'espèce, l'opération envisagée n'entre ni dans la catégorie a), ni dans la catégorie b).

S'agissant de la catégorie c), les articles R. 300-1 et suivants du Code de l'urbanisme définit les opérations concernées.

**Il ressort de ces textes qu'un projet d'extension d'aéroport n'est pas soumis à concertation.**

**Cela a d'ailleurs été confirmé par la jurisprudence (CAA Nancy, 23 juin 2005, n° 00NC01065, Sté alsacienne de sables et graviers).**

**Dès lors, les concertations prévues à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme ne sont pas applicables dans le cadre de la présente procédure.**

**Point 23 :**

Sur le plan réglementaire, il m'a été, en outre, précisé, qu'il y a discordance entre les articles R 214-88 et R 214-89 du Code de l'Environnement, et l'article L 211-7 (se rapportant aux travaux réalisés par les collectivités territoriales et syndicats, dans la mesure où le projet est déclaré « d'urgence » ou « d'intérêt général » et la finalité du projet.

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

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

**Dans un premier temps, il convient de souligner qu'il y a ici confusion dans les articles du Code de l'environnement dont le projet relève.**

**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 (rubrique 3120 de la nomenclature) et fait donc l'objet d'une enquête publique.**

**Dès lors, le moyen invoqué est inopérant.**

Dans un second temps, il y a lieu de préciser qu'avec l'article L. 211-7 du Code de l'environnement, le rôle des collectivités territoriales dans la gestion de l'eau s'est accru, en leur permettant d'engager des opérations présentant un caractère d'intérêt général ou d'urgence.

Depuis la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 *relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages*, elles peuvent entreprendre l'étude, l'exécution et l'exploitation de "tous travaux", actions, ouvrages ou installations présentant un caractère d'intérêt général ou d'urgence, visant :

- l'aménagement d'un bassin ou d'une fraction de bassin hydrographique ;
- l'entretien et l'aménagement d'un cours d'eau, canal, lac ou plan d'eau y compris leurs accès ;
- l'approvisionnement en eau ;

**Point 24 :**

Il m'a été fait observer que le dossier d'enquête publique était incomplet, et qu'il manquait :

-Une étude d'impact relative à l'évolution et à la modification du trafic des avions lourds.

-Une étude opérationnelle et réglementaire réalisée par la DGAC Sud-Est, démontrant la faisabilité de ces travaux et leurs conséquences.

Encore une fois, les articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'environnement gouvernement 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 que le dossier d'enquête publique doit comporter une étude d'impact relative à l'évolution et à la modification du trafic des avions lourds, d'une part, et une étude opérationnelle et réglementaire réalisée par la DGAC Sud-est, démontrant la faisabilité de ces travaux et leurs conséquences, d'autre part.

En effet, cet article dispose que :

« Article R214-6

*Modifié par Décret n°2011-227 du 2 mars 2011 - art. 2*

***I.-Toute personne souhaitant réaliser une installation, un ouvrage, des travaux ou une activité soumise à autorisation adresse une demande au préfet du département ou des départements où ils doivent être réalisés.***

***II.-Cette demande, remise en sept exemplaires, comprend :***

***1° Le nom et l'adresse du demandeur ;***

***2° L'emplacement sur lequel l'installation, l'ouvrage, les travaux ou l'activité doivent être réalisés ;***

***3° La nature, la consistance, le volume et l'objet de l'ouvrage, de l'installation, des travaux ou de l'activité envisagés, ainsi que la ou les rubriques de la nomenclature dans lesquelles ils doivent être rangés ;***

***4° Un document :***

***a) Indiquant les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en fonction des procédés mis en œuvre, des modalités d'exécution des travaux ou de l'activité, du fonctionnement des ouvrages ou installations, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations***

saisonniers et climatiques ;

b) Comportant l'évaluation des incidences du projet sur un ou plusieurs sites Natura 2000, au regard des objectifs de conservation de ces sites. Le contenu de l'évaluation d'incidence Natura 2000 est défini à l'article R. 414-23 et peut se limiter à la présentation et à l'exposé définis au I de l'article R. 414-23, dès lors que cette première analyse conclut à l'absence d'incidence significative sur tout site Natura 2000 ;

c) Justifiant, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10 ;

d) Précisant s'il y a lieu les mesures correctives ou compensatoires envisagées.

Les informations que doit contenir ce document peuvent être précisées par un arrêté du ministre chargé de l'environnement.

Lorsqu'une étude d'impact ou une notice d'impact est exigée en application des articles R. 122-5 à R. 122-9, elle est jointe à ce document, qu'elle remplace si elle contient les informations demandées ;

5° Les moyens de surveillance prévus et, si l'opération présente un danger, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ;

6° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles mentionnées aux 3° et 4°.

III.-Lorsqu'il s'agit de stations d'épuration d'une agglomération d'assainissement ou de dispositifs d'assainissement non collectif, la demande comprend en outre :

1° Une description du système de collecte des eaux usées, comprenant :

a) Une description de la zone desservie par le système de collecte et les conditions de raccordement des immeubles desservis, ainsi que les déversements d'eaux usées non domestiques existants, faisant apparaître, lorsqu'il s'agit d'une agglomération d'assainissement, le nom des communes qui la constituent et sa délimitation cartographique ;

b) Une présentation de ses performances et des équipements destinés à limiter la variation des charges entrant dans la station d'épuration ou le dispositif d'assainissement non collectif ;

c) L'évaluation des charges brutes et des flux de substances polluantes, actuelles et prévisibles, à collecter, ainsi que leurs variations, notamment les variations saisonnières et celles dues à de fortes pluies ;

d) Le calendrier de mise en oeuvre du système de collecte ;

2° Une description des modalités de traitement des eaux collectées indiquant :

a) Les objectifs de traitement retenus compte tenu des obligations réglementaires et des objectifs de qualité des eaux réceptrices ;

b) Les valeurs limites des pluies en deçà desquelles ces objectifs peuvent être garantis à tout moment ;

c) La capacité maximale journalière de traitement de la station pour laquelle les performances

d'épuration peuvent être garanties hors périodes inhabituelles, pour les différentes formes de pollutions traitées, notamment pour la demande biochimique d'oxygène en cinq jours (DBO5) ;

d) La localisation de la station d'épuration ou du dispositif d'assainissement non collectif et du point de rejet, et les caractéristiques des eaux réceptrices des eaux usées épurées ;

e) Le calendrier de mise en oeuvre des ouvrages de traitement ;

f) Les modalités prévues d'élimination des sous-produits issus de l'entretien du système de collecte des eaux usées et du fonctionnement de la station d'épuration ou du dispositif d'assainissement non collectif.

IV.-Lorsqu'il s'agit de déversoirs d'orage situés sur un système de collecte des eaux usées, la demande comprend en outre :

1° Une évaluation des charges brutes et des flux de substances polluantes, actuelles et prévisibles, parvenant au déversoir, ainsi que leurs variations, notamment celles dues aux fortes pluies ;

2° Une détermination du niveau d'intensité pluviométrique déclenchant un rejet dans l'environnement ainsi qu'une estimation de la fréquence des événements pluviométriques d'intensité supérieure ou égale à ce niveau ;

3° Une estimation des flux de pollution déversés au milieu récepteur en fonction des événements pluviométriques retenus au 2° et l'étude de leur impact.

V.-Lorsqu'il s'agit d'ouvrages mentionnés à la rubrique 3.2.5.0 du tableau de l'article R. 214-1 :

1° En complément des informations prévues au 5° du II, des consignes de surveillance de l'ouvrage en toutes circonstances et des consignes d'exploitation en période de crue ;

2° Une note décrivant les mesures de sécurité pendant la première mise en eau ;

3° Une étude de dangers si l'ouvrage est de classe A ou B.

VI.-Lorsqu'il s'agit d'ouvrages mentionnés à la rubrique 3.2.6.0 du tableau de l'article R. 214-1 :

1° En complément des informations prévues au 5° du II, des consignes de surveillance de l'ouvrage en toutes circonstances et des consignes d'exploitation en période de crue ;

2° Une étude de dangers si l'ouvrage est de classe A, B ou C.

VII.-Lorsqu'il s'agit d'un plan de gestion établi pour la réalisation d'une opération groupée d'entretien régulier d'un cours d'eau, canal ou plan d'eau prévue par l'article L. 215-15, la demande comprend en outre :

1° La démonstration de la cohérence hydrographique de l'unité d'intervention ;

2° S'il y a lieu, la liste des obstacles naturels ou artificiels, hors ouvrages permanents, préjudiciables à la sécurité des sports nautiques non motorisés ;

3° Le programme pluriannuel d'interventions ;

4° S'il y a lieu, les modalités de traitement des sédiments déplacés, retirés ou remis en suspension dans le cours d'eau.

VIII.-Les études et documents prévus au présent article portent sur l'ensemble des

*installations, ouvrages, travaux ou activités exploités ou projetés par le demandeur qui, par leur proximité ou leur connexité avec l'installation soumise à autorisation, sont de nature à participer aux incidences sur les eaux ou le milieu aquatique. »*

Comme il l'a été indiqué précédemment, il est admis que le dossier d'enquête publique doit comprendre une description du projet, une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, **l'étude des effets du projet sur l'environnement**, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus, les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement.

Elle expose également une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine.

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

En l'espèce, l'AGST sollicite l'autorisation, **au titre de la loi sur l'eau**, de modifier une portion de 250 mètres du lit de la rivière de la Mole.

L'objectif d'un tel projet est sécuritaire et économique.

Cependant, le cadre d'intervention du projet est la loi sur l'eau.

**Dès lors, il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leurs ensembles sur les communes avoisinantes, mais seulement l'impact du projet envisagé -dévoisement de la rivière - au regard des conditions relatives à la loi sur l'eau.**

**Dans ces conditions, l'argument tiré de ce que le dossier d'enquête publique ne comporte pas d'étude relative à l'évolution et à la modification du trafic des avions lourds, ni d'étude opérationnelle et réglementaire réalisée par la DGAC est inopérant.**



**Point 25 :**

Unanimentement, il m'a été précisé que le projet va changer le phénomène des crues. L'alimentation des nappes se réduira, et le phénomène d'inondation se déplacera en aval.

Aucun élément ne justifie une telle affirmation et surtout l'unanimité n'est pas une preuve certaine et scientifique attestant et démontrant un fait.

**A l'inverse, l'étude hydraulique réalisée et qui est jointe au dossier, démontre parfaitement que le mécanisme des crues de la Mole 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.**

**Point 26 :**

Les syndicats des eaux ont conclu, qu'en ce qui concerne « l'aspect morphologique », on ne peut pas qualifier le « dévoiement » du cours d'eau de La Mole comme «écologique», puisqu'il ne satisfait pas aux règles élémentaires de restauration morphologique des cours d'eau.

L'altération de la morphologie des cours d'eau est l'un des principaux obstacles au bon état écologique des milieux aquatiques.

A défaut d'une prise en compte de ce facteur essentiel dans les programmes de restauration, le retour à la qualité biologique des cours d'eau visé par la directive cadre européenne risque de ne pas être atteint.

La détermination des altérations qui impactent le plus les milieux aquatiques et l'identification des sources de pression permettent de préconiser des mesures de préservation et de restauration.

Un vaste chantier qui réunit de nombreux partenaires.

**Une réflexion approfondie sur l'hydrogéomorphologie 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 un bureau d'étude et adaptés en fonction de la configuration topographique du terrain.**

L'ensemble des règles relatives à la restauration morphologique des cours d'eau a été pris en compte pour définir le tracé du cours d'eau.

La « naturation » du dévoiement (été 2013) est une **mesure de génie écologique**.

Il s'agit de la principale mesure permettant d'envisager la variante du dévoiement.

Elle consiste en la création, non pas d'un simple dévoiement de 700 m, mais d'un 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 retour progressif à un cours d'eau naturel est, en d'autres termes, l'objectif écologique principal de cette mesure.

Cette mesure est ambitieuse d'autant plus qu'elle peut aisément dépasser les objectifs initiaux en favorisant également d'autres enjeux naturalistes, non ou faiblement représentés initialement dans le secteur.

Cette mesure se voudra exemplaire et ne peut se concevoir que sur le long terme (notamment pour ce qui concerne la maturation de la ripisylve).

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 :

- Des berges tantôt abruptes (favorables par exemple au Martin-pêcheur d'Europe), tantôt douces (favorables à la Cistude d'Europe), sans enrochement (excepté au début et en fin de tronçon, si nécessaire) ;
- Un tracé présentant des courbes irrégulières afin d'obtenir un panel de situations hydrauliques et d'expositions au soleil différentes, et d'hériter progressivement d'habitats diversifiés (favorables aux poissons et à la Cistude d'Europe et aux chiroptères) ;
- Une pente générale du tronçon a minima conservée, au mieux augmentée

(favorable au cortège piscicole). Le creusement de plusieurs vasques, en alternance avec des radiers, sera un prérequis fondamental pour encourager une colonisation rapide de la Cistude d'Europe au sein du dévoiement ;

- Des aménagements favorables à l'activité d'insolation de la Cistude d'Europe tels que plusieurs souches d'arbres disposées au long des berges ;
- Une largeur du cours d'eau également variable au cours du tronçon, garantissant des degrés d'ensoleillement différents, et laissant place au développement d'habitats pionniers tels que les bancs à *Bidens tripartita* ;
- Un recouvrement végétal maintenu ouvert dans le secteur en lignée de la piste (à l'instar de ce qui existe actuellement en bout de piste et qui a favorisé l'installation naturelle de la Cistude d'Europe, de la Cordulie à corps fin ou de certaines plantes remarquables) ;
- Une végétation évoluant naturellement vers une ripisylve dans les secteurs non concernés par le passage des avions (en début et fin du tronçon dévié), avec, en marge du premier rideau de ripisylve, un développement libre d'habitats d'écotones assez larges (environ 30 mètres), présylvatiques, qui seront favorables à la Decticelle orientale notamment.

Par ailleurs, afin d'accélérer le processus de colonisation, des essences ou associations d'essences arborées caractéristiques de la ripisylve de la Môle (souches locales) seront plantées en bordure de ce tronçon.

Des fascines pourront maintenir les talus en attente d'être stabilisées par la végétation.

Cette opération de « renaturation écologique » sera exemplaire et concertée entre le porteur de projet, accompagné d'un bureau d'études en écologie spécialisé en la matière, et les principaux gestionnaires des milieux aquatiques locaux (Syndicat de rivière la Giscle, Fédération de Pêche du Var, ONEMA, Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse, services de la police de l'eau, Conseil Général du Var, ONCFS, etc.).

Pourront également être intégrés à cette entreprise de génie écologique plusieurs partenaires d'ECO-MED (IMEP, CNRS CEFE).

Ce Cahier des Charges Techniques Global (CCTG) sera rédigé au préalable des travaux hivernaux, à savoir à l'automne 2012.

A noter qu'il spécifiera également les modalités de mise en place de l'exclos à

Cistudes et tout le protocole de sauvetage.

En outre, le projet prévoit un suivi scientifique pluridisciplinaire sur 20 ans comprenant l'aspect morphologique.

#### *Effets sur la Diane :*

Les abords du nouveau tronçon seront a priori favorables au développement de l'Aristolochie à feuilles rondes, plante-hôte du papillon Diane.

Une colonisation naturelle devrait avoir lieu.

En cas de constat d'une régression de la population de l'ancien cours d'eau, non compensée par une colonisation spontanée du nouveau tronçon, des opérations de déplacements d'Aristoloches à feuilles rondes pourront être menées si les habitats nouveaux sont considérés favorables à l'espèce.

Le papillon Diane colonisera ensuite naturellement les nouveaux sites à Aristolochie.

Trois expériences similaires (appliquées à l'Aristolochie pistoloche et indirectement au papillon Proserpine) sont en cours en PACA (études expérimentales menées par ECO-MED et l'Association Proserpine), et montrent pour l'instant des résultats encourageants.

Ainsi, les bordures du dévoisement bénéficieront d'un suivi ciblé sur la recolonisation naturelle de la plante-hôte dans un premier temps, puis sur la fréquentation et/ou la colonisation de ces plantes par la Diane, et ce, sur cinq années consécutives au chantier.

#### *Effets sur la Cordulie à corps fin :*

Malgré la destruction d'environ 0,5 ha d'habitat d'espèce, la Cordulie à corps fin est réellement susceptible de recoloniser les zones humides du dévoisement, dans la mesure où s'y développe une ripisylve en ses bordures.

Une telle mesure est essentielle pour limiter les impacts sur la population considérée de Cordulie à moyen terme.

Un délai de structuration de l'habitat, pour qu'il lui soit favorable, reste à prévoir.

Le suivi de cette espèce sera assuré dans la veille écologique globale.

#### *Effets sur le Martin-pêcheur d'Europe :*

La nidification du Martin-pêcheur d'Europe est conditionnée par l'existence de berges appropriées au creusement d'un terrier.

A cet égard, il est reconnu que des travaux non réfléchis de rectification des cours d'eau, de reprofilage ou de consolidation des berges (enrochements...) sont particulièrement néfastes à l'espèce, car ils la privent définitivement de sites de reproduction.

Tel ne sera pas le cas en l'espèce.

D'ordinaire, le terrier est creusé dans une berge abrupte, constituée d'un sédiment meuble (argile, sable...), parfois entre les racines des arbres de la ripisylve.

La profondeur de ces terriers est le plus souvent de l'ordre de 60 cm mais peut aller de 15 cm dans des substrats riches en cailloux, à plus de 130 cm dans des alluvions peu compactes.

En l'espèce, il sera donc créer des zones attractives à sa reproduction au sein du dévoiement.

La création de portions de berges abruptes (sub-verticales), orientées indifféremment au nord ou au sud, devrait favoriser la nidification d'un couple dans le secteur nouvellement créé.

Cette opération de génie écologique devra être suivie par un expert ornithologue.

Par ailleurs, lors de la phase des travaux, en accord avec le CCTG transmis préalablement au maître d'œuvre des travaux, deux audits de chantier seront réalisés et une note d'audit sera produite et transmise à la DREAL PACA.

Enfin, le dévoiement bénéficiera d'un suivi ciblé sur la fréquentation et/ou la colonisation du dévoiement par le Martin-pêcheur d'Europe, et ce, sur trois années consécutives au chantier.

### *Effets sur la Cistude d'Europe :*

Dans la mesure où la conception de ce dévoiement tient compte des caractéristiques évoquées plus haut, en accord avec son écologie, une colonisation progressive de la Cistude d'Europe est donc assurée.

En effet, compte tenu de ses capacités de déplacement, au sein d'un domaine vital (à minima la rivière la Môle et des ripisylves), généralement de l'ordre de quelques centaines de mètres à un ou deux kilomètres (PRIOL, 2009), et de la densité d'individus à l'échelle locale (non calculée mais évaluée approximativement de 50 à 100 individus dans la zone d'étude élargie), **la probabilité qu'un ou plusieurs individus colonisent rapidement ce nouvel habitat est très forte.**

Cette opération de génie écologique devra être suivie par un expert herpétologue.

Lors de la phase des travaux, en accord avec le CCTG transmis préalablement au maître d'œuvre des travaux, deux audits de chantier seront réalisés et une note d'audit sera produite et transmise à la DREAL PACA.

Puis, un suivi scientifique sur 10 années ciblé sur la Cistude d'Europe (protocoles cadrés de piégeage et de CMR) permettra de mesurer la vitesse de colonisation du dévoiement.

### *Effets sur la Decticelle orientale :*

Malgré les faibles capacités de déplacement de cette espèce, il est probable qu'elle puisse recoloniser spontanément les abords du dévoiement, depuis le secteur aval.

Dans le cas d'un constat d'une régression grave de la population des abords du cours d'eau modifié, non compensée par des colonisations spontanées, des opérations de déplacements et renfort de populations pourront être menées si les habitats nouveaux sont considérés favorables à l'espèce.

### *Effets sur les poissons (pour information) :*

Ces opérations de génie écologique intégreront les exigences écologiques propres au cortège ichtyologique local afin de faciliter sa recolonisation.

A titre d'exemples, plusieurs orientations d'aménagement du nouveau cours d'eau

sont proposées dans le Volet Naturel de l'Etude d'Impact (réf : 0909-287-RP-AIST-2I).

#### *Effets sur les mammifères :*

Malgré la destruction d'environ 2 ha d'habitat d'espèce, les chiroptères sont pleinement susceptibles de recoloniser les zones humides du dévoiement, en liaison avec le développement d'une ripisylve en ses bordures.

Une telle mesure est essentielle pour limiter les impacts sur les fréquentations de chauves-souris dans le secteur étudié.

Bien entendu, un délai de structuration de l'habitat, pour qu'il lui soit favorable, est à prévoir.

Quant à la Genette, elle n'est pas liée directement aux ripisylves, mais peut utiliser ce type de linéaire boisé pour ses déplacements.

Cependant, la création d'une ripisylve pourra être favorable à la Genette en ce qui concerne la potentialité en gîte sur le long terme, à condition d'utiliser des essences arborées qui offrent une forte potentialité en termes de cavités.

Le suivi de ces espèces sera assuré dans la veille écologique globale.

#### **Point 27 :**

Dans le dévoiement, l'augmentation de la pente va entraîner un accroissement de la capacité hydraulique, avec un impact moindre au niveau des crues touchant les prairies voisines.

L'étude hydraulique réalisée (annexe 5 du DLE) 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 Mole) continueront à se produire à l'identique de l'état initial.**

**Point 28 :**

La digue située à l'extrémité Est de la piste est arasée, ce qui n'a pas été pris en compte dans l'étude hydraulique annexée au dossier d'autorisation.

Le pétitionnaire n'a pas connaissance de ce fait.

Lorsque l'étude hydraulique de l'état morphologique de la vallée de la Mole a été réalisée, les experts n'ont pas constaté un tel arasement.

**Point 29 :**

Plusieurs personnes se sont émues de la portée des servitudes aéronautiques, et de leurs effets sur la ripisylve, entraînant le phénomène «d'eutrophisation», avec dégradation de la qualité de l'eau, touchant la faune et la flore.

Le projet considéré s'accompagne de l'élimination des flaques d'eaux dormantes du tronçon et contribue ainsi à diminuer l'eutrophisation (p. 105).

En outre, la qualité des eaux sera préservée par la mise en place de mesures de surveillance et de protection de la ressource pendant toute la durée des travaux.

Enfin 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 (CNP), de manière à permettre le rétablissement rapide de l'équilibre écologique existant.

Ainsi, des gros efforts de réaménagement écologique seront mis en œuvre afin de « naturaliser » progressivement le dévoiement de manière à recréer une connexion écologique fonctionnelle, autant aquatique que terrestre



**Point 30 :**

Le Syndicat des eaux de la Giscle a précisé que le document d'incidence ne fait pas mention du « Barbeau Méridional », alors qu'il est visé dans l'expertise écologique (page 41 de l'annexe 6). Or le pétitionnaire définit sa volonté de favoriser son maintien sur le site, et notamment sur la portion du dévoiement. De plus, les servitudes aéronautiques ne permettent pas de développer une ripisylve à l'identique des zones non influencées.

Une pêche électrique a été effectuée le 3 juin 2009 à l'intérieur de la zone d'étude, sur un tronçon de 842 ml.

**Aucune espèce de l'annexe II de la Directive Habitat, incluant le « Barbeau Méridional » (*Barbus meridionalis*), 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.

En outre, dans la mesure où tout sera mis en œuvre par le pétitionnaire pour favoriser la création d'une ripisylve fonctionnelle, il est fortement probable que, si malgré tout le Barbeau méridional était présent, il puisse coloniser le dévoiement.

**Point 31 :**

Plusieurs participants m'ont déclaré que la « morphologie » du cours d'eau ne semblait pas avoir été suffisamment étudiée.

**Encore une fois, il ne s'agit que de pures allégations sans aucun commencement de preuve !**

**Une réflexion approfondie sur l'hydrogéomorphologie du cours d'eau a été menée afin de favoriser la colonisation du futur tronçon par la végétation et la faune existante (voir annexe 3).**

**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.**

**Aussi, rien ne permet d'affirmer que la morphologie du cours d'eau n'a pas été assez étudiée.**

**En outre, aucun argument ne vient étayer cette affirmation !**

**D'autant que le tronçon dévié a fait l'objet d'une étude de naturation afin de créer un véritable tronçon de cours d'eau présentant des faciès diversifiés et les plus naturels possibles et pas uniquement un chenal.**

Concernant la morphologie de ce tronçon, les principales options retenues sont décrites dans le dossier d'autorisation (p. 80), à savoir :

- des berges sans enrochement avec des pentes abruptes ou douces favorisant soit les oiseaux soit les tortues cistudes d'Europe ;
- des courbes irrégulières pour obtenir un habitat diversifié ;
- une pente de cours d'eau à minima conservée ou légèrement augmentée pour favoriser le cortège piscicole ;
- des largeurs variables du cours d'eau garantissant des degrés d'ensoleillement différents.

La morphologie finale du tronçon dévié sera validée en concertation avec les gestionnaires des milieux aquatiques locaux.

Enfin, il est à noter que le projet prévoit un suivi scientifique pluridisciplinaire sur 20 ans comprenant l'aspect morphologique.

**Point 32 :**

Le même Syndicat des Eaux de la Gisle m'a fait remarquer que les futurs travaux auraient un effet néfaste sur la qualité de l'environnement, et notamment sur le milieu aquatique et la qualité de l'eau.

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.

C'est d'ailleurs à ce titre que certains travaux d'aménagement sont donc soumis à la Loi sur l'eau.

**Cependant, 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 (CNPN), de manière à permettre le rétablissement rapide de l'équilibre écologique existant.

Ainsi, des efforts de réaménagement écologique seront mis en œuvre afin de « naturaliser » progressivement le dévoiement de manière à recréer une connexion écologique fonctionnelle, autant aquatique que terrestre.

En outre, des mesures d'atténuation et de compensation sont proposées en conséquence (p. 87 et s.).

Parmi les mesures d'atténuation, il est possible de distinguer entre les mesures d'évitement total et les mesures d'évitement partiel, également appelées mesures de réduction.

Les mesures d'évitement proposées reposent sur deux principaux axes de travail :

- repositionnement des raccordements amont et aval du nouveau chenal ;
- génie écologique visant une « naturation » maximale du nouveau chenal.

- S'agissant des mesures d'évitement total :

- Déplacement du raccordement amont de 50 mètres en aval, allié à un balisage de l'habitat.

Cette mesure permet de préserver intégralement l'habitat de gravières de rivière à Vigne.

Elle permet également de préserver la totalité des populations de Vigne sauvage, Laîche déprimée et Aristoloche pâle.

- Déplacement du raccordement aval de 300 mètres vers l'amont.

Cette mesure permet de préserver la totalité des populations de Fritillaire involuquée, de Laîche d'Hyères et de Fougère mâle.

- **S'agissant des mesures de réduction :**

- **Le déplacement du raccordement aval permet notamment de réduire l'impact sur :**
  - **l'habitat des ripisylves méditerranéennes à Aulne glutineux (préservation d'environ 50 %) ;**
  - **l'habitat des forêts hydrophiles de Frêne oxyphylle (préservation d'environ 50%) ;**
  - **la population des berges à fougères (préservation d'environ 75 %) ;**
  - **la population des Osmondes royales (préservation d'environ 50 %) ;**
  - **la population des Polystiches à soies (préservation d'environ 85 %) ;**
  - **la population des Dianes (préservation d'environ 95 %).**
- **En outre, une mesure globale d'accompagnement sera mise en place consistant en la naturation du tronçon dévié.**

Cette mesure consiste en la création, non pas d'un simple canal, mais d'un 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 Mole.

Conformément à la volonté du pétitionnaire, **cette opération de « renaturation écologique » sera exemplaire.**

- **Mesure de relâcher de la Decticelle orientale.**

Le relâcher sera réalisé quelques centaines de mètres en aval, sur l'actuelle station du Pont de la Ratonnière (station pérenne).

- **Mesure de réduction concernant l'ichtyofaune et la faune aquatique**
- **Mesure de réduction concernant l'herpétofaune**

**Dans un troisième temps, des mesures compensatoires (p. 97 – Annexe 6 « expertise écologique) sont également prévues en conséquence :**

- **Acquisition, rétrocession et gestion conservatoire d'un site de compensation ;**

- Développement de plans de restauration pour la Cistude d'Europe et la Decticelle orientale à l'échelle locale ;
- Création d'un Comité de pilotage et veille écologique sur dix ans du domaine de l'aéroport.

Le pétitionnaire prévoit de consacrer un budget de 862 000 € HT aux mesures compensatoires permettant ainsi de réduire très largement l'impact du projet sur le milieu ambiant.

**Point 33 :**

Plusieurs associations estiment que le projet aura un impact certain sur la continuité biologique, en contradiction avec l'article L 214-17 1 du Code de l'Environnement, et qu'aucune garantie suffisante, tant technique que scientifiques n'est donnée.

Dans un premier temps, l'article L. 214-17 du Code de l'environnement est issu de la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006.

Il établit des critères de classement des cours d'eau afin de préserver leur bon état écologique et celui des milieux aquatiques.

En outre, cet article modifie le régime juridique des ouvrages hydrauliques soit en les interdisant, soit en soumettant le renouvellement de leur autorisation à des prescriptions permettant d'assurer le très bon état écologique des eaux.

Enfin, cet article permet également l'identification des cours d'eau sur lesquels les ouvrages hydrauliques devront assurer un transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs.

Un tel classement relève d'un arrêté préfectoral.

**En l'espèce, 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.**

Dans un second temps, en effet, un déséquilibre écologique pourra être créé temporairement le temps que le dévoiement se naturalise et établisse un nouvel équilibre.

Cependant, 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 (CNP), de manière à permettre le rétablissement rapide de l'équilibre écologique existant.

Ainsi, des efforts de réaménagement écologique seront mis en œuvre afin de « naturaliser » progressivement le dévoiement de manière à recréer une connexion écologique fonctionnelle, autant aquatique que terrestre.

Dans ces conditions, le moyen soulevé est inopérant.

**Point 34 :**

La zone étudiée est infestée par «l>Allante», espèce hautement envahissante et qui prospère massivement sur la rivière. Or les mesures de compensation auraient pu prévoir une campagne d'éradication.

L'objectif du dossier présenté est de permettre aux populations concernées de percevoir l'enjeu du projet envisagé et ses répercussions écologiques, ainsi que des proposer en réponse des mesures compensatoires.

Les mesures compensatoires sont des actions positives pour la biodiversité mises en œuvre pour contrebalancer les impacts résiduels d'un projet sur l'environnement.

Prévoir une campagne d'éradication de l'Allante n'est pas une mesure « compensatoire » des effets du projet sur l'environnement, dans le sens où elle ne semble pas permettre de contrebalancer les impacts résiduels du 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.

Une telle campagne se fera alors à l'aide d'un repérage précis des arbres au niveau de

la ripisylve de l'aérodrome et d'un « cerclage » des troncs identifiés, permettant à termes d'affaiblir chacune des souches.

**Point 35 :**

Unanimement, les participants ont soulevé la question de la « nappe affleurant » particulièrement vulnérable (telle que définie au dossier d'enquête publique) et le cas d'une pollution accidentelle.

A ce sujet, le captage de Val d'Astier nécessitera les mesures de protection particulière, et il aurait été important de pouvoir les définir dans le dossier.

**Différentes mesures de protection ont été définies pour préserver la nappe alluviale et les captages du Val d'Astier.**

Il convient ainsi de rappeler qu'une campagne de traçages sera réalisée à l'emplacement du projet de dévoiement et avant les travaux afin de préciser les vitesses de transfert et les taux de dilution entre le lit de la Mole et les futurs captages (extension amont du champ du Val d'Astier).

Il s'agira de déterminer l'incidence des travaux sur les risques de pollution des captages d'eau potable situés 2 km en aval dans la vallée. Cette campagne de traçages comprendra :

- injections du traceur (trous à la tarière ou tractopelle) au droit du futur chenal ; une injection multipoints devrait permettre une répartition homogène du traceur ;
- choix des points de contrôle à l'aval (forages, piézomètres) les plus représentatifs ;
- mesures de détection du traceur injecté, échantillonnage ;
- calcul des taux de dilution et vitesses de transfert ;
- rapport de synthèse des résultats du traçage et avis hydrogéologique.

**Cette campagne permettra de quantifier le risque et de mettre en place des mesures adaptées.**

Par ailleurs, il est prévu en phase chantier que :

- les travaux se déroulent en période d'étiage de la nappe et de la rivière ;
- les travaux s'accompagnent de mesures de protection contre tout type de pollution potentielle liée aux travaux : mise en place d'un bassin de décantation, phase des travaux ;
- les matériaux de remblaiement du lit actuel seront de même nature que les alluvions actuels présents en fond de lit ; ils seront choisis *in situ* lors des travaux de terrassement du projet, parmi les différentes couches alluvionnaires rencontrées.



**Ces préconisations seront intégrées au cahier des charges des travaux et rappelées régulièrement par le maître d'œuvre au conducteur des travaux.**

**Point 36 :**

Il a été fait remarquer au Commissaire enquêteur que le dossier ne fait pas état des améliorations importantes apportées à la qualité de l'eau.

Les raisons de la pollution ne sont plus la station d'épuration de La Mole et l'usine des eaux de la Vernes.

L'amélioration de la qualité des eaux de la Mole reste à vérifier par une campagne d'analyses physicochimiques et bactériologiques.

**Cependant, une telle analyse n'entre pas dans l'objet du présent dossier présenté au titre de la loi sur l'eau et du Code de l'environnement.**

**Point 37 :**

La population de La Mole et des élus m'ont déclaré, que le contrat rivière était non pas un contrat d'entretien du cours d'eau mais un véritable plan d'actions. Ainsi le projet tel que défini au dossier d'enquête publique est à l'opposé des objectifs définis dans le programme d'entretien DIG et porté par le Syndicat des eaux de la Giscle.

Un contrat de rivière fait appel non à la voie réglementaire mais à la voie contractuelle.

Il est signé entre le ou les départements concernés et/ou la ou les régions intéressées et le ministère chargé de l'environnement.

Ce contrat constitue un instrument de réalisation des cartes départementales d'objectifs de qualité sur certaines rivières.

Il vise à une amélioration rapide de la qualité de l'eau et une mise en valeur de la rivière.

Dès lors, un tel contrat est effectivement un véritable plan d'actions, et non un simple contrat d'entretien des cours d'eau.

Cela n'a pas été nié par le pétitionnaire.

Le contrat de rivière tel que défini par le Syndicat des eaux de la Giscle a retenu 4 objectifs (<http://www.syndicatgiscle.fr/index.php/Le-contrat-de-riviere/Le-contrat-de-la-Giscle/Le-contrat-de-la-Giscle.html>):

**1/ Améliorer la qualité des eaux de la Giscle et de ses affluents, et contribuer ainsi à pérenniser la qualité de la ressource.**

**2/ Rendre compatible le développement économique de la plaine avec la maîtrise des inondations et contribuer au maintien de la capacité hydrauliques des exutoires du bassin versant.**

**3/ Pérenniser les richesses naturelles, agricoles et les paysages, favoriser leur découverte.**

**4/ Mener une véritable politique de l'eau pour sensibiliser la population du bassin versant.**

Ces objectifs sont fidèlement rappelés par le dossier de demande d'autorisation (p. 105).

En outre, comme il l'est indiqué dans le dossier (p. 105), le projet de dévoiement est compatible avec les objectifs du contrat de Rivière.

En effet :

*a. Objectif 1 : Qualité des eaux*

L'objectif 1 propose d'améliorer la qualité des eaux de la Giscle et de ses affluents, et de contribuer ainsi à pérenniser la qualité de la ressource.

Or, le projet considéré s'accompagne de l'élimination des flaques d'eaux dormantes du tronçon et contribue ainsi à diminuer l'eutrophisation.

En outre, la qualité des eaux sera préservée par la mise en place de mesures de surveillance et de protection de la ressource pendant toute la durée des travaux.

*b. Objectif 2 : Inondations*

L'objectif 2 est de rendre compatible le développement économique de la plaine avec la maîtrise des inondations, et contribuer au maintien de la capacité

hydraulique du chenal navigable.

En l'espèce, l'aménagement hydraulique est conçu afin de transiter sans débordement une crue de 54 m<sup>3</sup>/s correspondant au débit capable actuel du lit mineur de la Mole dans ce secteur.

Concernant les niveaux d'eau, volume de rétention et vitesses d'écoulement, le projet aura un faible impact sur le fonctionnement des crues.

De plus, cela concerne une zone inhabitée.

Enfin, en aval du pont de la Ratonnière, la situation ne sera pas modifiée.

**Ainsi, le projet ne semble pas aller dans le sens contraire de l'objectif 3 du Contrat de Rivière.**

*c. Objectif 3 : Richesses naturelles et paysages*

L'objectif 3 est de pérenniser les richesses naturelles, agricoles et les paysages, et favoriser leur découverte.

**Les mesures d'atténuation et de compensation des effets du projet sur la faune et la flore vont dans le sens de cet objectif** (p. 151 et s. - Annexe 6 « expertise écologique »), **en particulier** :

- Préservation intégrale l'habitat de gravières de rivière à Vigne, grâce au déplacement du raccordement amont ;
- Préservation de la totalité des populations de Vigne sauvage, Laîche déprimée et Aristoloche pâle, grâce au déplacement du raccordement amont ;
- Préservation de la totalité des populations de Fritillaire involuquée, de Laîche d'Hyères et de Fougère mâle, grâce au déplacement du raccordement aval ;
- Mesure globale d'accompagnement consistant en la naturation du tronçon dévié.
- Mesure de relâcher de la Decticelle orientale.
- Mesure de réduction concernant l'ichtyofaune et la faune aquatique
- Mesure de réduction concernant l'herpétofaune
- Acquisition, rétrocession et gestion conservatoire d'un site de compensation ;
- Développement de plans de restauration pour la Cistude d'Europe et la Decticelle orientale à l'échelle locale ;

- Création d'un Comité de pilotage et veille écologique sur dix ans du domaine de l'aéroport.

*d. Objectif 4 : Information et sensibilisation de la population du bassin versant*

L'objectif 4 est de sensibiliser les populations du bassin versant à l'intérêt de la démarche « contrat de rivière ».

Les nouvelles normes de sécurité engendrent une remise en question de la viabilité de l'infrastructure aéroportuaire.

L'aménagement hydraulique de la Mole a pour objectif la sauvegarde de l'aéroport.

Le projet vise à concilier l'ensemble des facteurs territoriaux : facteurs économiques, sociaux et environnementaux et tend à la conservation de l'équilibre des zones de développement économique et des zones naturelles à préserver.

**Dès lors, un tel projet n'est pas incompatible avec l'objectif 4 du contrat de Rivière.**

**Dans ces conditions, l'argument tiré de ce que le projet tel que défini au dossier d'enquête publique est à l'opposé des objectifs définis dans le programme d'entretien est inopérant.**

**Point 38 :**

Les participants m'ont interpellé sur la « mise en sécurité de la piste » par la trouée Est, à savoir: Quid, dans le cadre d'un atterrissage Est-Ouest, quelle marge de sécurité dans ce sens ???

Le cadre d'intervention du projet est la loi sur l'eau.

**Dès lors, il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leurs ensembles, mais seulement l'impact du projet envisagé - dévoiement de la rivière - au regard des conditions relatives à la loi sur l'eau.**

**En outre, il y a lieu de préciser que la largeur de la piste est accrue de 119 mètres, ce qui offre une marge de sécurité plus importante que celle existant actuellement.**

**Point 39 :**

Une association a précisé que le changement de destination dans les zones d'expansion des crues est interdit.

**Le projet n'entraîne aucun changement de destination de cette zone d'expansion des crues de la Mole, qui le restera après travaux.**

Dès lors, le moyen ainsi invoqué est inopérant.

**Point 40 :**

Plusieurs particuliers et associations s'interrogent sur la nécessité du projet, alors que l'aéroport de Toulon-Hyères est à 30 minutes en voiture.

Encore une fois, le cadre juridique du projet est la loi sur l'eau.

**Dès lors, il ne s'agit pas d'apprécier la nécessité du projet au regard du contexte économique, mais seulement l'impact du projet envisagé - dévoiement de la rivière - au regard des conditions relatives à la loi sur l'eau.**

Cependant, il convient de rappeler que les cantons de Grimaud et Saint Tropez connaissent un afflux touristique particulièrement important en saison estivale, et que les dessertes et communications sont très difficiles : plusieurs heures pour rejoindre les aérodromes les plus proches (Nice - Toulon) ou une gare TGV.

Le Scot le rappelle ainsi que cela a été précisé précédemment.

**L'aérodrome de la Mole est la desserte aérienne de proximité pour le Golfe de Saint Tropez et les deux cantons de Grimaud et Saint-Tropez qui regroupent 12 communes.**

Cet aéroport accueille l'aviation privée, l'aviation d'affaire et une ligne régulière avec Genève.

La clientèle est principalement constituée d'hommes d'affaires habitués qui possèdent des intérêts et des propriétés dans la presqu'île.

**C'est une clientèle à fort pouvoir d'achat, mais également exigeante et donc désireuse d'un accès facile et rapide.**

En outre, cet aérodrome accueille également les hélicoptères du SAMU, les évacuations sanitaires et les hélicoptères bombardier d'eau.

Ces particularités font de l'aérodrome de la Mole un équipement structurant, à vocation de service public, et de ce fait, un acteur économique important.

Encore une fois, cette infrastructure est indispensable au développement du département du Var ainsi que le précise la brochure établie par le conseil général et la Chambre de Commerce et d'Industrie (pièce précitée).

Or, la présence de la rivière impose de reculer l'extrémité de piste tant à l'atterrissage qu'au décollage de 150 mètres environ pour garantir une marge de sécurité supplémentaire (règlementation DGAC).

Cette contrainte se traduit :

- pour les appareils utilisant la piste actuelle par une limitation de la charge marchande. Ces appareils doivent se poser avec une masse limitée, donc un nombre limité de passagers (un seul passager pour certains appareils). Cette limitation a pour conséquence de multiplier les rotations d'avions pour une même charge marchande ;
- pour les appareils modernes de génération récente, ceux-ci à l'image des automobiles sont devenus plus larges, plus confortables mais également plus lourds. S'ils sont équipés de moteurs plus puissants, plus silencieux et plus performants qui raccourcissent les distances de décollage, la masse qui a augmenté nécessite une distance légèrement plus importante pour l'atterrissage et le freinage de ces nouveaux appareils.

Par ailleurs, la réglementation sur les infrastructures aéroportuaires pourrait imposer prochainement une marge de sécurité supplémentaire par rapport à la rivière.

Cette disposition viendrait amputer la piste de 60 mètres supplémentaires.

Cela se traduirait alors par la perte d'un nombre important d'appareils privés et la perte à coup sûr de la seule ligne régulière (Genève - La Môle - Genève) qui effectue 3 rotations par semaine en saison estivale.

Une étude opérationnelle a montré que les 150 mètres permettront d'accueillir la majorité des appareils modernes que la clientèle de l'aéroport envisage d'acquérir à plus ou moins courte échéance pour remplacer les appareils anciens actuellement

utilisés.

**Cette évolution est vitale pour l'entreprise AGST qui sans cela verra sa fréquentation progressivement diminuer pour atteindre rapidement le seuil de non rentabilité et disparaître.**

En effet celle-ci est actuellement amputée de 150 mètres environ pour garantir le périmètre réglementaire de sécurité imposé par la réglementation en vigueur.

**Ainsi, l'objectif visé par le projet est à la fois sécuritaire et économique et relève d'une véritable nécessité.**

**Point 41 :**

Une grande majorité des populations concernées a déclaré que le développement du trafic aérien dans la Vallée de la Mole, était contraire à toutes les orientations prises par la France en matière de défense de l'environnement.

Encore une fois, cette allégation est purement gratuite et elle n'est étayée par aucun moyen juridique ou début de preuve.

**En l'espèce, il n'est pas précisé en quoi le projet présenté est contraire aux orientations de la France en matière de défense de l'environnement.**

D'autant que le développement durable ne s'oppose pas et n'est pas incompatible avec le développement économique.

Cela ressort notamment du site du Ministère de l'Ecologie, où il est possible de lire :

*« Le développement durable est un mode de croissance associant compétitivité, emploi et environnement ».*

*« Concilier une économie dynamique, un niveau élevé d'éducation, de protection de la santé, de cohésion sociale et territoriale, ainsi que de protection de l'environnement, dans un monde plus sûr, respectant la diversité culturelle... La diversité des objectifs du développement durable implique la conduite de nombreuses politiques et actions menées par l'Etat et par la société civile, pour aujourd'hui et demain ».*

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Des-actions-pour-mieux-gerer-la.html>

**Dans ces conditions, rien n'indique que le projet présenté serait contraire aux orientations de la France.**

D'autant que le projet comprend l'adoption de mesures pour supprimer, réduire et/ou compenser les impacts du projet sur l'environnement (p. 87 s.).

Ces mesures feront évidemment l'objet d'un suivi, d'un contrôle et d'une évaluation (p. 110 s.).

**Point 42 :**

Des associations ont fait observer que « l'Office de Contrôle des Vols (OCV), dans une expertise de 1997 a signalé cet aérodrome comme potentiellement dangereux... Pourquoi augmenter les risques en augmentant la masse des avions au décollage ?

La masse des avions au décollage n'est pas augmentée du fait de la résistance de piste qui reste à 12T/RSJ ou 8.5T/RSJ.

Ce n'est pas la longueur mais la résistance de piste qui définit la masse.

**Point 43 :**

Plusieurs personnes se sont émues de la localisation du projet classée en zone ZNIEFF II terrestre, alors qu'il s'agit d'une vallée remarquable dans son environnement, et que la réalisation du projet risque d'impacter fortement le site.

La circulaire n° 91-71 du 14 mai 1991 *relative aux zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique* (ZNIEFF) apporte une définition de cette notion en son article I.

Une ZNIEFF « se définit par l'identification scientifique d'un secteur du territoire national particulièrement intéressant sur le plan écologique. L'ensemble de ces secteurs constitue ainsi l'inventaire des espaces naturels exceptionnels ou représentatifs ».

Les ZNIEFF de type II répertorient les « *grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, estuaire...) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres écologiques, en tenant compte, notamment, du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.* ».

S'agissant de la portée des zones ZNIEFF, l'article V de la circulaire précise que :

« L'inventaire ZNIEFF est un outil de connaissance. Il n'a donc pas en lui-même, de



valeur juridique directe. Il est destiné à éclairer des décisions émanant de personnalités juridiques diverses et tout particulièrement la politique du ministère de l'Environnement. Il ne se substitue pas aux études d'impacts ou aux expertises.

Au contraire, il indique la présence d'un enjeu important qui requiert donc une attention et des études plus approfondies. [...]

Ainsi, un maître d'ouvrage qui aurait été informé de l'existence d'une ZNIEFF, mais qui n'en tiendrait pas compte, risque de voir la procédure administrative liée à son projet aboutir défavorablement ou faire l'objet d'un recours.

L'absence de prise en compte d'une ZNIEFF relève d'une erreur manifeste d'appréciation dans l'établissement de l'état initial de l'environnement. ».

**A cet égard, la jurisprudence administrative relève systématiquement que l'inventaire des ZNIEFF ne produit par lui-même aucun effet contraignant.**

Ainsi, il a été jugé que :

- "le zonage [en ZNIEFF] n'emporte, par lui-même, aucune conséquence juridique" (TA Pau, 19 juin 1996, n° 951038, Hazketa c/ préfet Pyrénées-Atlantiques)
- "la création d'une ZNIEFF a pour seul objet d'établir un inventaire de la zone considérée" (TA Orléans, 14 juin 2001, n° 0022979, Assoc. pour la santé, la protection et l'information sur l'environnement),
- "les ZNIEFF sont dépourvues de portée normative" (TA Rouen, 22 sept. 1999, n° 981642, Assoc. pour défense et développement presqu'île de Brotonne : AJDA 20 févr. 2000, p. 17)
- "L'inventaire ZNIEFF n'a aucune valeur juridique ou normative" (CAA Marseille, 6 déc. 2001, n° 01MA01798, Alessandri).
- La mention faite qu'un projet d'installation classée pour la protection de l'environnement est situé dans une ZNIEFF "n'est qu'une constatation de fait" (CAA Nancy, 21 nov. 1996, n° 95NC01447, SA Eridania Beghin Say).

En outre, le Conseil d'Etat a précisé que "Cet inventaire permet seulement de mettre en évidence l'intérêt scientifique d'une zone" (CE 30 avr. 1997, n° 158945, Synd. intercom. du port d'Albret).

**En l'espèce, dans la mesure où le maître d'ouvrage a relevé l'existence d'une ZNIEFF - « Vallée de La Giscle et de la Mole » et « Maures » - et en a tenu compte dans son projet (p. 66 et s.), le moyen tiré de ce que le projet est localisé dans une zone classée ZNIEFF est inopérant.**

**Point 44 :**

Des défenseurs de la faune, ont parlé de risque d'éradication de la « cistude d'Europe », dans la mesure où elle serait transplantée dans le dévoiement, en milieu artificiel.

Une telle affirmation est erronée.

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.

Rappelons ici que 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 l'espèce.

Ainsi, et en premier lieu, le Plan de déplacement des Cistudes d'Europe liées à l'emprise du projet (juin 2013) a bien été régulièrement apprécié et établi par le maître d'ouvrage.

Les mesures de réduction préconisées ici visent à atténuer au maximum les effets du projet sur cet élément à forte valeur patrimoniale de l'herpétofaune provençale.

***1ère PHASE : définition d'une « zone d'accueil » pour les Cistudes d'Europe***

Une portion d'habitat d'espèce d'environ 300 m de linéaire du cours d'eau est vouée à être directement détruite par le projet d'aménagement.

Avant de songer à déplacer les individus utilisant cette portion de rivière, il a été impératif de leur attribuer une « zone de substitution » ou « zone d'accueil » fonctionnelle.

La configuration du terrain permet du reste à cette zone d'exister et d'être déjà opérationnelle, elle ne bénéficiera donc d'aucun aménagement particulier.

En effet, la partie amont de la rivière, en amont du premier point de dévoiement, constituera la zone d'accueil des Cistudes capturées.

En effet, elle intègre d'ores et déjà plusieurs avantages qui tiennent compte de l'écologie de l'espèce :

- **Son rôle de corridor** : les tortues déplacées pourront continuer leurs échanges avec les autres micro-populations identifiées plus en amont en utilisant aisément le cours d'eau pour transiter ;
- **Son faciès** : cette portion de rivière présente des zones d'exposition (berges aux pentes douces, nombreuses souches d'arbres), une importante colonne d'eau et des zones d'alimentation (ponctuellement présence de zones plus profondes) exploitables et exploitées ;
- **Sa position** : elle se trouve à proximité immédiate du lieu du déplacement et implique une manipulation et un déplacement très courts des animaux, rendant par là-même sans objet la question relativement complexe du « stockage » des animaux capturés.

***2ème PHASE : isolement des portions de rivière concernées par le projet et sauvetage des Cistudes à proprement parler***

Avant que les travaux en cause ne débutent, il sera accompli un sauvetage complet (transfert des individus dans la zone d'accueil) des Cistudes d'Europe liées à la zone d'influence du projet d'aménagement.

La phase de connexion du nouveau lit de la rivière doit, pour des raisons techniques de faisabilité, se dérouler en période d'eau basse, à partir de juillet.

Dans ces conditions, les tortues seront retirées avant cette phase de travaux, à savoir au mois de juin.

**- Méthode de capture envisagée :**

La méthode de capture s'inspirera du Guide technique « La Cistude d'Europe : gestion et restauration des populations et de leur habitat » édité par le Conservatoire Rhône-Alpes des Espaces Naturels (CADI & FAVEROT, 2004), ou encore du « Guide technique pour la conservation de la Cistude d'Europe en Aquitaine » réalisé par l'association Cistude Nature (PRIOL, 2009).

Ainsi, dans un premier temps, il sera nécessaire d'isoler la portion de rivière des premiers 350 m, puis des deux zones de raccordement du dévoiement (enrochements).

Pour se faire, seront mis en place 3 exclos à Cistudes indépendants à l'aide d'un grillage solide, coudé vers l'extérieur et disposés en limite de la zone d'emprise globale (linéaire aquatique des 350 m et deux points de raccordement).

En effet, cette installation est indispensable pour éviter que des échanges d'individus avec le milieu périphérique aux exclos ne se produisent.

Les préconisations techniques relatives aux caractéristiques technique de ce grillage (hauteur d'implantation dans le sol, hauteur à la surface, partie supérieure coudée, dimensions des mailles, etc.) seront spécifiées au préalable dans le Cahier des Charges Techniques Global.

**Remarques importantes :**

Le rôle d'un « exclos coudé » empêche l'arrivée de nouveaux individus ou le retour des Cistudes déplacées, étant donné leurs capacités physiques pour franchir certaines barrières (phénomène de « homing »). En ce sens, inclure au grillage une partie coudée vers l'extérieur est une caractéristique technique essentielle pour assurer le succès de la mesure.

Par ailleurs, les travaux estivaux seront réalisés à l'intérieur de cet exclos sur toute la durée du chantier pour garantir l'opération.

Il devra donc rester en place tant que la zone de chantier sera favorable à la Cistude.

Cette préconisation sera prise en considération dès la mise en place du grillage car elle peut entraîner quelques contraintes techniques (création d'un portique d'accès aux engins par exemple), mais elle sera gage supplémentaire de sécurisation de la zone de chantier à l'égard des Cistudes.

En outre, la période de capture coïncidera avec les périodes d'activité postnuptiale de l'espèce, soit au mois de juin.

En effet, une intervention lors de cette période permettra aux individus de s'accoupler sans aucun dérangement en avril et en mai, avant de se disperser

progressivement dans la Môle à la recherche de zones de ponte et d'alimentation, en amont et en aval de la zone de projet.

Le travail de capture consiste à poser des nasses (petites cages en filet, appâtées) et des pièges de type « verveux » (pièges constitués d'une aile et d'une nasse, disposés perpendiculairement à la berge, afin de rabattre les individus se déplaçant le long de la berge vers la nasse dans laquelle est suspendu un appât).

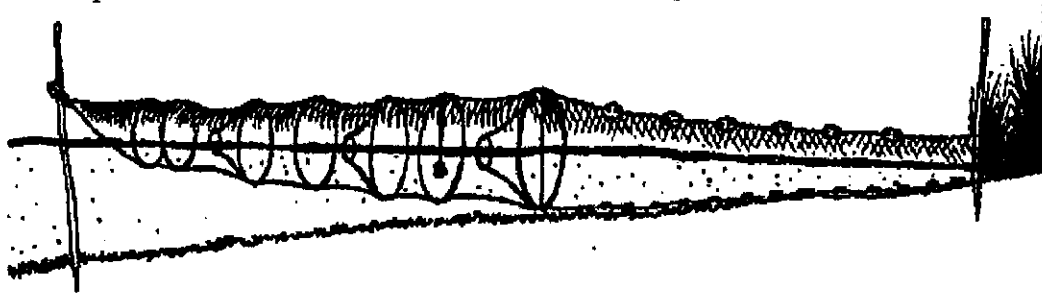
La distance préconisée est d'1 nasse tous les 100 mètres de berge et 3 à 4 verveux par kilomètre (PRIOL, 2009), ce qui représente respectivement l'emploi de 3 à 4 nasses et d'1 à 2 verveux sur la portion des 350 m.

Afin de maximiser les chances de captures, un protocole d'1 nasse/50 m de berges pourra être appliqué, soit 6 à 8 nasses au total à utiliser.

Chacun des pièges seront relevés tous les jours afin de libérer les individus capturés.

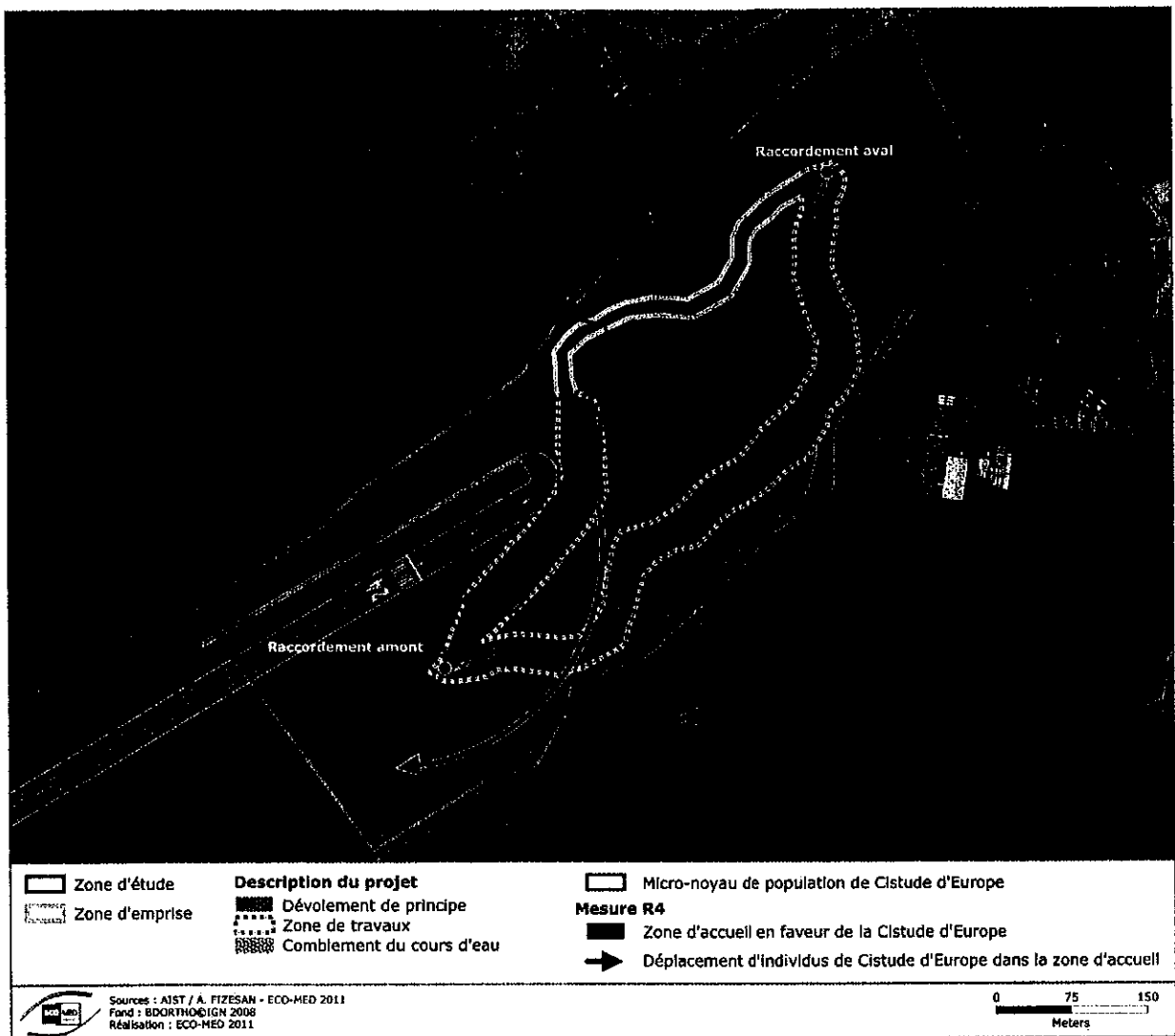
A noter que dans le cas des deux raccordements du dévoiement à la Môle, étant donné leurs faibles portions de rivière concernées (entre 10 et 30 m<sup>2</sup>), les Cistudes pourront être capturées à l'aide d'1 ou 2 nasses disposées dans l'eau, ou, le cas échéant, directement à la main.

De la même manière que précédemment, ces pièges seront relevés tous les jours, selon le protocole, afin de libérer les individus capturés.



**Schéma type d'un piège simple (verveux), disposé perpendiculairement à la berge**  
(Source : CADI & FAVEROT, 2004)

Enfin, la pression optimale à exercer, recommandée selon le protocole de base, sera de trois sessions de 4 jours (PRIOL, 2009 ; CADI & FAVEROT, 2004).



### Plan de sauvetage de Cistude d'Europe (Mesure R4)

Enfin, 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.

Ainsi, après capture, chaque individu serait mesuré, pesé, marqué et photographié, puis immédiatement relâché dans son habitat de substitution (zone d'accueil).

Cette initiative permettra de suivre l'évolution de la population, mais surtout de caractériser l'efficacité de la présente mesure de réduction.

Enfin, une note de synthèse concernant cette opération de sauvetage de Cistude d'Europe sera adressée à la DREAL PACA à la fin des travaux, autorité de police administrative spécialisée.

Période		Chantier de dévoiement de la Môle	Plan de sauvetage des Cistudes	
2012	Novembre ----- Décembre	Creusement du dévoiement d'environ 700 m dans la prairie (sauf raccords amont et aval à la Môle)	Balisage de la zone des travaux et mise en défens -----	
	Janvier Février ----- Mars ----- Avril Mai -----		Période de reproduction des Cistudes -----	
2013	----- Juin	<b>Interruption du chantier au printemps (Mesure R2)</b>	Isolements (exclos) de la portion de rivière de 350 m et des deux zones de raccordement (zones d'emprises des travaux au sein de la Môle) -----	
	----- Juillet		Capture des Cistudes, marquage et relâcher dans la zone d'accueil ----- Capture des Tortues de Floride -----	
	----- Août		Raccordement du dévoiement à la Môle en aval et en amont, remblaiement des 350 m de cours d'eau, finitions -----	-----
	----- Septembre ----- Octobre		-----	Démontage de la mise en défens ----- Démontage des trois exclos ----- Note de synthèse de l'opération de sauvetage à destination de la DREAL PACA

**Point 45 :**

Plusieurs propriétaires fonciers s'inquiètent d'une éventuelle moins-value supportée par leurs terrains, en raison des nuisances, et surtout des servitudes aéronautiques.

Encore une fois, le cadre d'intervention du projet est la loi sur l'eau.

Dès lors, il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leurs ensembles, mais seulement l'impact du projet envisagé -dévoisement de la rivière - au regard des conditions relatives à la loi sur l'eau.

Tout d'abord, il convient de rappeler que le projet permettra à l'aérodrome d'accueillir des appareils modernes de génération récente.

Ceux-ci, à l'image des automobiles, sont équipés de moteurs plus puissants, plus silencieux et plus performants qui raccourcissent les distances de décollage et diminuent les nuisances.

Le projet permet donc d'offrir une marge de sécurité plus importante que celle existant actuellement, ce qui en toute logique devrait rassurer les propriétaires.

Ensuite, les propriétés au contraire gagneront en plus value dans la mesure où la clientèle principale de l'aéroport est une clientèle aisée qui n'hésite pas à investir dans la région à partir du moment où elle peut s'y rendre facilement.

Ce qui est le cas lorsque vous avez un aéroport à disposition.

En outre, si des servitudes aéronautiques sont imposées c'est que l'utilité publique les justifie, notamment en termes de sécurité.

Or, c'est la loi qui a voulu les créer : elles sont donc légales !

S'il y a moins value en raison d'une disposition légale, le ou les riverains peuvent se rapprocher de l'Etat pour en discuter.

Enfin, rappelons que l'aérodrome de la Mole existe depuis maintenant 50 ans. Or, aucune dévaluation des terrains avoisinants n'a pour l'instant été constatée.





**Point 46 :**

Il m'a été fait observer que le dossier était incomplet, voir notamment: V-1-5 Hydrogéologie, eaux souterraines, où il est indiqué: « Dans le secteur de l'aérodrome, les relations nappe–rivière n'ont pas fait l'objet de mesures spécifiques, de sorte que la vulnérabilité de la nappe dans ce secteur reste à préciser... ».

**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.**

Pour améliorer cette connaissance, une campagne de traçages sera réalisée à l'emplacement du projet de dévoiement et avant les travaux afin de préciser les vitesses de transfert et les taux de dilution entre le lit de la Mole et les futurs captages (extension amont du champ du Val d'Astier).

**Concernant la vulnérabilité de la nappe dans ce secteur, le projet ne prévoit aucun approfondissement du fond de la rivière.**

**Le fond du nouveau chenal sera calé au-dessus du toit de la nappe alluviale.**

**Il n'y aura donc aucune aggravation du risque de tarissement et de drainage de la nappe par rapport à la situation actuelle.**

**Point 47 :**

Bon nombre de participants à l'enquête publique m'ont précisé, que dans le cadre du projet, en ce qui concerne la protection de la « faune », le projet prévoit la capture et la destruction de l'habitat d'espèces rares et/ou protégées (La Cistude et la Decticelle). Il n'y a pas trace au dossier de l'autorisation préalable du «Centre national de protection de la nature (CNPN).

Les articles L. 411-1 et suivants du Code de l'environnement instituent un régime de protection d'espèces animales et végétales.

Ainsi, d'une manière générale, il est interdit de détruire, capturer, enlever, transporter des espèces protégées ou leurs habitats (art. L. 411-2).

Ce régime d'interdiction doit impérativement être respecté dans la conduite des activités et des projets d'aménagement et d'infrastructures qui doivent être conçus et menés à bien sans porter atteinte aux espèces de faune et de flore sauvages ainsi strictement protégées.

Toutefois, l'article L. 411-2-4° prévoit la possibilité de dérogations, sous réserve de la réunion de trois conditions :

1. la dérogation est délivrée dans l'un des cas suivants :
  - a) *Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;*
  - b) *Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;*
  - c) *Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou **pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique**, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;*
  - d) *A des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes ;*
  - e) *Pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens ;*
2. il n'y a pas d'autre solution ayant un impact moindre ;
3. les opérations ne portent pas atteinte à l'état de conservation de l'espèce concernée.

De telles dérogations sont accordées par le préfet du département du lieu de l'opération ou par le Ministre, après avis du Conseil national de protection de la nature (CNPN).

Elles doivent être obtenues avant la résiliation des opérations pour lesquelles elles sont demandées.

**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.**

Cela ressort d'ailleurs clairement du tableau figurant en page 94 du dossier d'autorisation et qui mentionne, s'agissant de certaines espèces dont la Cistude d'Europe et la Decticelle orientale, la nécessité de produire un dossier pour le CNPN.

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

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

Dès lors, il n'est pas encore possible à ce stade de communiquer copie de l'avis rendu par le CNPN.

**Point 48 :**

Sur Cogolin et La Mole, bon nombre d'associations, de syndicats, d'élus, ainsi que les populations se sont émus du risque de destruction des espèces protégées ou endémiques, et réclament une expertise en amont du présent dossier.

Dans le cadre du présent dossier de demande d'autorisation, le maître d'ouvrage a confié au bureau d'étude ECO-MED une mission d'expertise écologique afin de compléter le dossier de demande.

Pour mener sa mission, le bureau d'étude a réalisé des inventaires de terrain ciblés sur la faune, la flore et les habitats naturels, intégré les données bibliographiques existantes, évalué les impacts prévisibles engendrés par le projet sur le milieu naturel au regard du droit français et a proposé des mesures d'intégration du projet.

En outre, cette mission a nécessité la réalisation d'études complémentaires spécifiques relatives à deux espèces protégées : la Cistude d'Europe et la Decticelle orientale.

L'expertise a été menée par plusieurs experts écologues :

- Monsieur Yoann BRAUD, expert en entomologie et faune sauvage (chef de projet) ;
- Monsieur Arne SAATKAMP, expert en botanique et écologie végétale ;
- Messieurs Alexandre CLUCHIER et Vincent RIVIERE, experts en herpétologie et batrachologie ;
- Monsieur Frédéric PAWLOWSKI, expert en ornithologie ;

- Monsieur Julien VIGLIONE, directeur de projet :
- Monsieur Laurent BROSSE (cabinet AQUA-LOGIQ), étude du compartiment ichtyologique.

**La mission d'expertise ainsi menée a duré 4 ans, et a en effet révélé la présence d'espèces protégées sur la zone d'étude.**

**Dans ces conditions, la réalisation d'une seconde mission d'expertise semble inutile.**

**Comme il l'a été indiqué précédemment, le maître d'ouvrage est parfaitement conscient de la réglementation en vigueur relative aux espèces protégées et compte bien s'y conformer.**

La procédure de dérogation est en cours d'instruction.

A ce stade, aucune décision administrative définitive n'a encore été rendue.

**Point 49 :**

Une association déplore une contradiction dans le dossier d'enquête publique, portant sur l'impossibilité de concilier la minimisation de l'impact du chantier sur les espèces vivantes, alors même que le pétitionnaire prévoit que les travaux auront lieu (page 102) en période d'étiage de la rivière. Or l'étude (page 89) précise que la minimisation de l'impact implique d'éviter les travaux sur une période allant de mars à octobre.

**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 Mole (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.**

**Point 50 :**

Il a été indiqué au Commissaire enquêteur que le détournement de la rivière présentera un coude très important, pouvant entraîner, par fortes crues, des dégradations très prononcées des berges.

La Mole est une rivière de plaine présentant des vitesses en crue assez faibles, ne nécessitant pas de protection minérale des berges. Les retours d'expérience issus des travaux de protection-restauration des cours d'eau du golfe de Saint-Tropez par génie biologique en témoignent.

**Le détournement de la rivière ne présentera pas de coudes plus importants que celui qui existe en aval de la piste et de la bordure de la RD98. 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 affouillement en crue.**

Les espèces présentes seront réintroduites dans le nouveau lit avec toutes les mesures accompagnatrices à mettre en œuvre, indiquées dans le rapport d'écologie botanique.

Il convient de rappeler que le projet de dévoiement fera l'objet d'un avant-projet concerté avec les principaux gestionnaires et acteurs des milieux aquatiques locaux (Syndicat Intercommunal de la Giscle, ONEMA, Fédération de Pêche, Agence de l'Eau RMC, MISE, Conseil Général du Var, ONCFS, SIDECEM etc...), **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 Mole.

**Point 51 :**

Unanimement l'opinion publique s'est émue sur le plan de la sécurité du projet. Car d'après le dossier l'utilisation totale de la piste, dont les 150 m à l'extrémité est, permettra d'accueillir, par le trouée est, des avions plus... « performant » sinon plus gros... Or la topographie générale du site alentour, a été qualifiée de difficile, sinon dangereuse, obligeant les pilotes utilisateurs à être détenteurs d'une certification spéciale ou qualification. Dans le dossier d'enquête publique il est mentionné que les avions en cas d'incident pourraient continuer à rouler sur la prairie, et ce dans le sens ouest- est, au décollage. Mais le doute exprimé, est dans le sens de l'atterrissage, toujours par la trouée est, dans le sens est-ouest. Dans ce cas précis où seraient le principe de précaution et la marge de sécurité en bout de piste ?

Le cadre d'intervention du projet est la loi sur l'eau.

Dès lors, il ne s'agit pas d'apprécier les impacts de l'aérodrome dans leurs ensembles, mais seulement l'impact du projet envisagé -dévoisement de la rivière - au regard des conditions relatives à la loi sur l'eau.

En outre, il y a lieu de préciser que la largeur de la piste est accrue de 119 mètres, ce qui offre une marge de sécurité plus importante que celle existant actuellement.

\*\*\*\*\*