



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAR

Toulon, le 5 SEP. 2012

Direction  
départementale  
des territoires  
et de la mer  
du Var

**Le Directeur Départemental des Territoires et  
de la Mer par intérim**

Service aménagement durable  
Unité planification centrale

n° 2012/ 239

Affaire suivie par :  
Sophie BERANGER  
Téléphone : 04 94 46 80 35  
Fax : 04 94 46 80 08  
Courriel : sophie.beranger@var.gouv.fr

à

**Monsieur le maire**  
Hôtel de Ville  
Place de la Mairie  
83310 LA MOLE

ARRIVÉE  
12 SEP. 2012  
MAIRIE DE LA MOLE

**OBJET : La Mole & Cogolin** : Enquête publique relative à la demande d'autorisation au titre des articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement en vue de la mise en sécurité de l'aéroport de La Mole

**REFER** : Rapport et conclusions

**P.J.** : 1

Monsieur le Maire,

Vous trouverez, sous ce pli, une copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur qui a mené, du 16 janvier 2012 au 17 février 2012, l'enquête publique ouverte par arrêté du 20 décembre 2011 relative à la demande d'autorisation au titre des articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement en vue de la mise en sécurité de la totalité de la piste de l'aéroport de La Mole.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

*Pour le Directeur  
et par délégation,  
le Chef du SAD*

*Michel KAUFFMANN*

République Française  
Département du Var

Mairie de LA MOLE et  
Mairie de COGOLIN

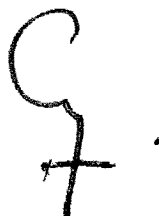
**AEROPORT DU GOLFE DE SAINT TROPEZ (AGST)  
LA MOLE**

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

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

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

Hervé GAUTIER, Commissaire enquêteur



## CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

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

Après avoir rappelé que :

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

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

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

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

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

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

Il a rencontré plusieurs fois, tour à tour :

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

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

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

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

## CONCERNANT LA PROCEDURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

document réglementaire opposable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

« Le seul impact non négligeable rencontré au travers de cette étude est la MODIFICATION PPR inondations de la Môle qui fait passer en rouge R1 l'emprise du chenal de dévoiement. »  
En vis à vis, se trouve une carte, avec en titre « MODIFICATION DU PPRI DE LA MOLE SUR LE TRONCON MODELISE (du pont de la RD 27 au pont de la Ratonnière.)  
Le Commissaire enquêteur observe que le pétitionnaire a avancé l'opportunité de cette « modification » sans donner aucune étude probante sur le thème de la modification, ce qui semble des plus aléatoires...

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

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

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

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

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

En conséquence, ces prescriptions semblent incompatibles avec le projet.

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

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

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

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

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

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

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

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

En foi de quoi,

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

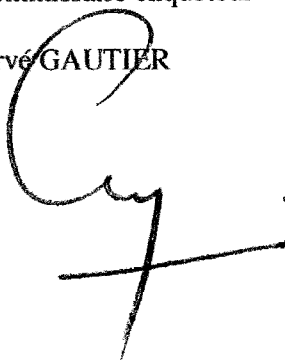
Le Commissaire enquêteur à la vue de ses conclusions motivées, donne un:

**« AVIS DEFAVORABLE »**

Fait à Sainte Maxime, le 22 mars 2012

Le Commissaire enquêteur

Hervé GAUTIER

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Hervé Gautier', written over the printed name. The signature is stylized with a large loop at the top and a long horizontal stroke at the bottom.