



Conseil de développement du projet de Parc naturel régional de la Sainte-Baume

Monsieur Pierre MONNET
Commissaire enquêteur
EP PEB Le Castellet
Mairie annexe du Plan du Castellet
26 Rue des Micocouliers
83330 LE CASTELLET

Plan d'Aups Sainte-Baume, le 31 mai 2016

Objet : Position du Conseil de développement du projet de PNR de la Sainte-Baume concernant l'enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome du Castellet

Monsieur le Commissaire enquêteur,

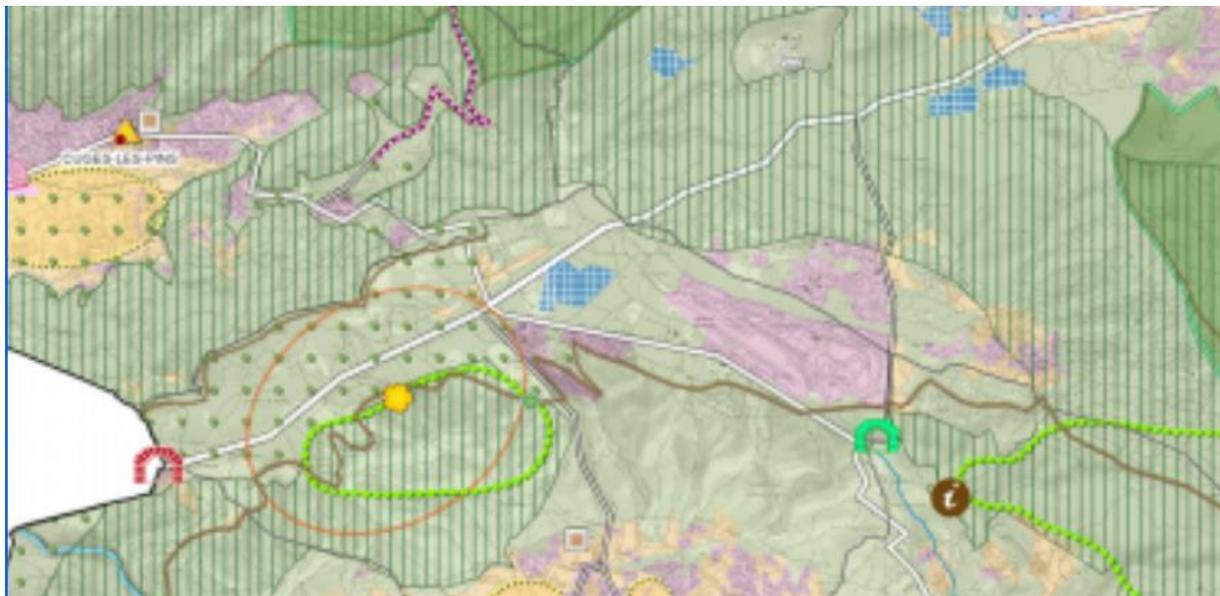
Le **Conseil de développement du futur PNR de la Sainte-Baume** a pris connaissance de l'enquête publique relative au Plan d'exposition au bruit de l'aéroport du Castellet, et à ce titre, nous vous prions de prendre son avis.

L'aérodrome du Castellet, Aérodrome de catégorie C, est soumis à un PEB, approuvé le 9 juillet 1985, et, selon le rapport proposé, doit être mis en conformité en vue d'une adaptation aux nouvelles prévisions de l'activité aérienne sur le long terme.

L'aéroport du Castellet est situé sur le périmètre **du futur Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume dont l'aboutissement est prévu en 2017**. A ce titre et conformément à l'article L.333-1 du code de l'environnement, modifiées par le décret du 24 janvier 2012, un PNR doit répondre à des missions. Parmi elles, deux retiennent notre attention : « Protéger les paysages et le patrimoine naturel » et « Favoriser la qualité du cadre de vie ». Or, les perspectives portées par le PEB laissent prévoir **une inflation des nuisances** impactant le cadre de vie des habitants et la biodiversité.

Nous vous prions de trouver ci-dessous le Plan de parc à l'échelle de la zone avec un extrait de légende, porté par l'Avant-Projet de Charte et validé par les élus du Syndicat mixte de préfiguration du PNR de la Sainte-Baume.





 [Mes5] Adopter des pratiques favorables à la biodiversité	 [Mes8] Maintenir les éléments naturels et agricoles
	 [Mes8] Etudier au cas par cas les aménagements en tenant compte des continuités écologiques
	

Les nuisances existantes sur le secteur du plateau sis au pied de la Sainte Baume sont connues : pollutions visuelles (activités extractives), sonores (Circuit Paul Ricard), amputation des espaces naturels (parcs photovoltaïques) et, sans remettre en question la validité de l'aéroport, il nous semble que l'évolution de l'activité aéronautique prévue **va impacter lourdement par effets cumulatifs la totalité de ce territoire**. Nous relevons :

A/ Un accroissement préoccupant des mouvements annuels

Tab 1 Evolution prévue des mouvements

En 2012 : 11959 mouvements (probablement dépassés à ce jour), soit 32 en moyenne/jour
 A court terme : 13975 mouvements, soit 36 en moyenne jour
 A moyen terme : 20960 soit 57 mouvements /jour
 A long terme : 49020 soit 135 mouvements/jour

- Cette inflation des mouvements ne peut avoir pour incidence qu'une augmentation des nuisances sonores néfastes tant pour les populations résidentes dans la zone D du zonage proposé (urbanisation autorisée), que celles qui travaillent à proximité (Zone d'activité de Signes) ou encore celles qui résident à moyenne distance de la structure, malgré le caractère rassurant porté par le rapport.
- De même, la faune sauvage vivant à proximité de la structure (avifaune et chiroptères en particulier) sera impactée. Nous remarquons qu'il n'est fait aucune mention de la biodiversité dans le rapport de présentation.
- L'évolution suggérée par le Tab 1 laisse prévoir une inflation de vols d'aéronefs turboréacteurs dont des Boeing 737 et Airbus A 320. Ne peut-on pas imaginer que Le Castellet devienne, à terme, un site de complémentarité pour les aéroports internationaux voisins : Toulon Hyères limité par la présence militaire, Marseille Provence et Nice Côte d'Azur ? N'est-ce pas une volonté de Vinci Aéroport, gestionnaire du site depuis avril 2016 ?

Si tel était le cas, nous signalons des risques cumulatifs :

- une inflation de vols d'hélicoptères pour relier Le Castellet aux espaces touristiques proches (Presqu'île de Saint -Tropez en particulier) ;
 - une croissance du trafic sur les axes routiers (dont la N8, particulièrement accidentogène). Ne peut-on pas craindre, qu'à très long terme, la piste actuelle de 1750 m ne soit rallongée, en cas de fréquentation maximale?
- De plus, la progression de l'activité aérienne, à différentes échelles, a pour conséquence un **accroissement de la consommation d'énergie fossile (Pétrole)**. Cette évolution est en total décalage avec les ambitions portées internationalement, visant à aboutir à une transition énergétique.

B/ Des données inquiétantes sur la variabilité saisonnière des mouvements et la répartition quotidienne des vols

Il est certain que les périodes situées entre les mois d'avril et d'octobre vont concentrer la majorité des mouvements et que l'on risque de dépasser la moyenne prévue de 135 vols par jour au printemps et en été.

Cette saisonnalité des mouvements va engendrer des impacts négatifs de nuisances acoustiques supplémentaires « saisonnières » tant pour les populations que pour la biodiversité.

Il en est de même pour la **répartition quotidienne** des vols avec un accroissement des vols nocturnes : 2% des vols, soit 27 vols entre 22h00 et 6h00 du matin, sans prise en compte de la variabilité saisonnière (voir supra).

C/ Des impacts négatifs sur la circulation des aéronefs

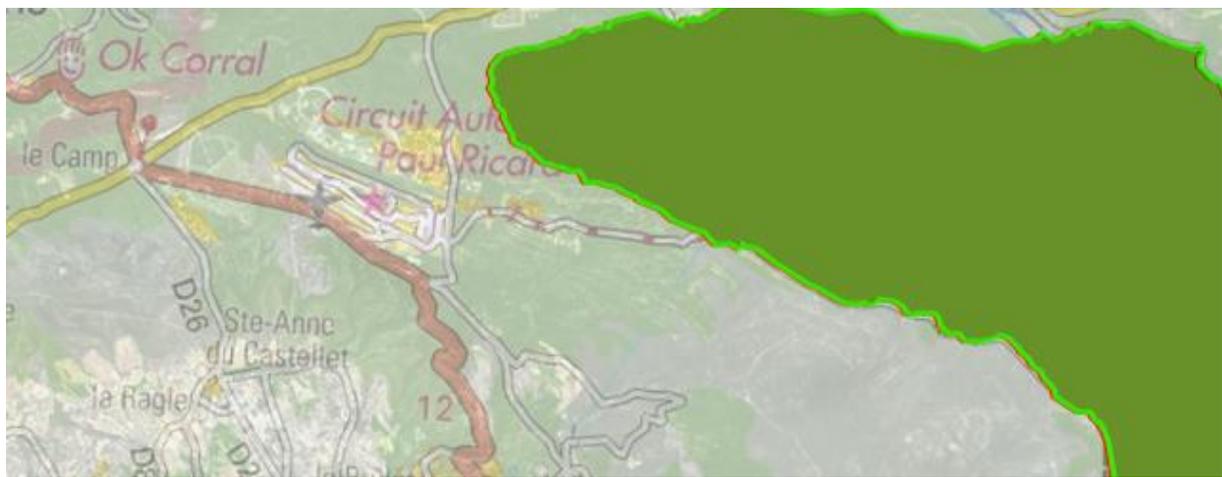
Le rapport relève que 46% des vols sont en provenance du Nord-Ouest, 54% du Sud-Est.

Nous signalons deux phénomènes prévisibles :

- une **dispersion des aéronefs en phase de décollage et d'atterrissage** entraînant des nuisances sonores à petite échelle et sur des espaces plus vastes, sur les communes riveraines (Signes, Cuges-les-Pins, Le Beausset et Riboux, cette dernière commune dont il est nullement question dans le rapport dans son territoire sud).
- la **présence d'espaces naturels à hautes valeurs naturalistes par leur avifaune parfois menacées ou en déclin, non pris en compte dans le rapport.**

Ces derniers seront en prise directe avec les nuisances relatives à l'activité aéronautique en progression lors des phases d'atterrissage et décollage (cf. ci-dessous).

Une zone Natura 2000 (FR9301608 Mont Caume - Mont Faron - forêt domaniale des Morières (distance 2,5km)



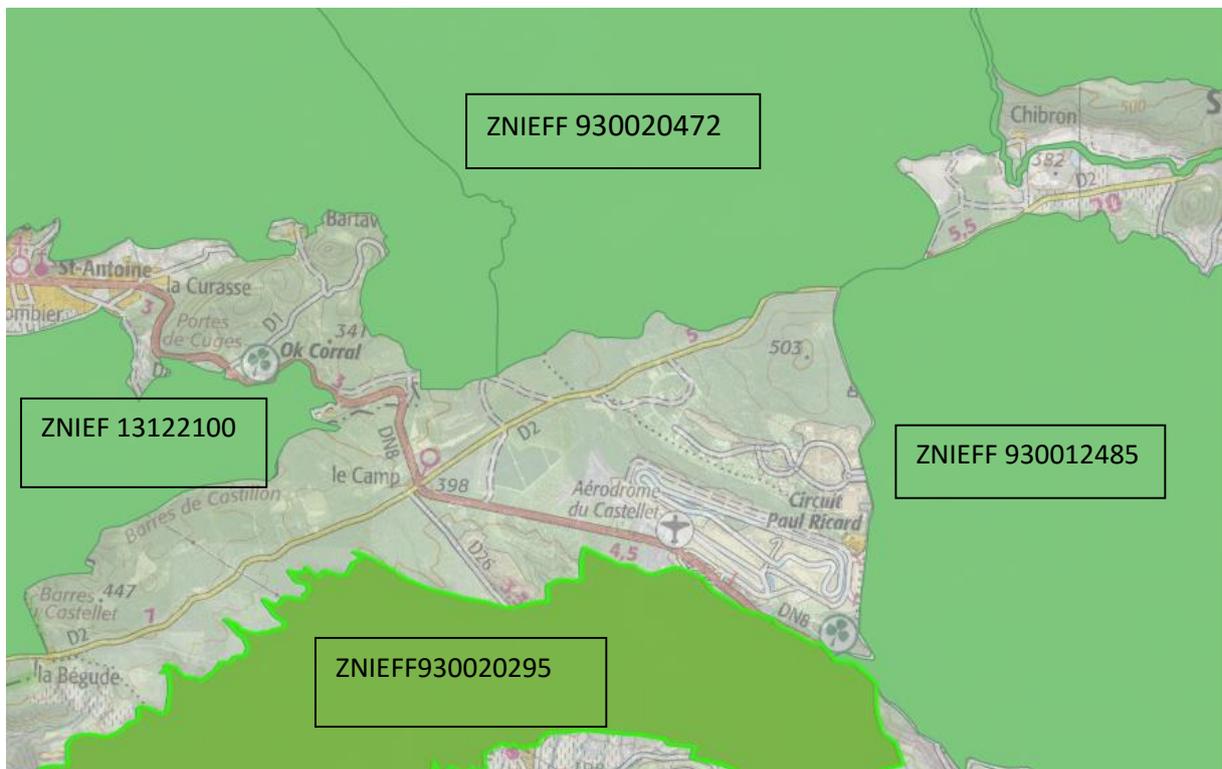
Quatre Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique à faibles distances

La ZNIEFF 930020472 CHÂÎNE DE LA SAINTE-BAUME (distance 3km)

La ZNIEFF 930020295 COLLINES DU CASTELLET (à proximité immédiate au sud, de l'autre côté de la nationale 8)

La ZNIEFF 930012485 PLATEAU DE SIOU-BLANC - FORÊT DOMANIALE DES MORIÈRE (distance 1,5km)

La ZNIEFF 13-122-100P PLAN DE CUGES – BARARRES DE FONT BLANCHE, DU CASTELLET ET DE CASTILLON (distance 4km)



La zone Natura 2000 et les ZNIEFF (s) citées ci-dessus, marquées par la présence d'une avifaune riche, parfois en danger, apparaissent dans le rapport comme des zones de survols en basse altitude en phase d'approche AMVI 13 et de départ D310, D31E D13 E.

Nous rappelons également que **le site des Quatre Frères** (Espace Naturel Sensible) acquis par le Département du Var, situé sur la commune du Beausset, est à proximité immédiate (moins de 2km).

Nous regrettons que la déontologie du futur PNR, la protection du patrimoine naturel, la présence d'espaces protégés, ne soient absolument pas prises en compte dans le rapport de présentation.

Pour les raisons argumentées ci-dessus, le Conseil de développement du projet de PNR de la Sainte-Baume **émet un avis très défavorable au PEB proposé en l'état**. Nous demandons une prise en compte plus précise des enjeux environnementaux et humains afin d'aboutir à une prospective durable.

En espérant la prise en compte de nos commentaires, nous vous prions de bien vouloir recevoir, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de toute notre considération.

Pour le Conseil de développement,



Stéphane-Eddy PRIGENT
Son Président