



***Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire
de la partie aval de la Giscle***

Rapport

N° Réf. : IN 932-1142

J D A R E G L 9 3 2 1 1 4 2 E

Table de signatures

	Nom	Date
Rédigé par	Maud GUIDONI	21/08/2014
	Isabelle LESPRIT	03/09/2014
	Jean-Luc D'ARABIAN	06/10/2014
		12/11/2014
		01/04/2015
Vérifié par	Jean-Luc D'ARABIAN	08/12/2014
Validé par	Jean-Luc D'ARABIAN	08/12/2014

Versions et Modifications

Version	Date	Description	Modifications
A	21/08/2014	Rapport	Version d'origine-
B	20/10/2014	Rapport	Observations du Maitre d'Ouvrage
C	12/11/2014	Rapport	Observations du Maitre d'Ouvrage
D	08/12/2014	Rapport	Visite des lieux ASL Riverains Giscle et Gisclette Dragages à entreprendre Projet de Budget Statuts Constitution Conclusion
E	08/04/2015	Rapport	Clé de répartition financière

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	6
1.1. CONTEXTE	6
1.2. PROBLEMATIQUE	6
1.3. REGLEMENTATION	7
1.3.1. <i>Le droit et sa mise en application</i>	7
1.3.2. <i>Introduction de la loi GEMAPI (27 janvier 2014)</i>	7
1.3.3. <i>Loi sur l'eau et les milieux aquatiques</i>	8
1.4. DECOMPOSITION DE LA MISSION DU BUREAU D'ETUDES ACRI-IN	9
1.5. OBJECTIFS DU PRESENT RAPPORT	9
2. SYNTHESE DES DOCUMENTS	10
3. ÉTAT DES LIEUX DE L'USAGE DU COURS D'EAU	12
3.1. VISITE DES LIEUX	12
3.2. QUESTIONNAIRES ENVOYES AUX USAGERS	17
3.3. ENQUETES AUPRES DES USAGERS	18
3.4. RESULTATS DES QUESTIONNAIRES ET ENQUETES	19
3.5. ÉTUDE DU COMPORTEMENT HYDRO SEDIMENTAIRE DE LA ZONE SITUEE ENTRE L'EMBOUCHURE DE LA GISCLE ET LA DIGUE DU LARGE DE PORT GRIMAUD I	19
3.6. SECTEURS DE DRAGAGES IDENTIFIES	20
3.7. CREATION DE L'ASL DES RIVERAINS DE LA GISCLE ET DE LA GISLETTE	21
4. PRESENTATION DES STRUCTURES POTENTIELLES	23
4.1. LES ASSOCIATIONS SYNDICALES DE PROPRIETAIRES	23
4.2. LES ASSOCIATIONS SYNDICALES LIBRES	23
4.2.1. <i>Fonctionnement</i>	23
4.2.2. <i>Procédure</i>	24
4.2.3. <i>Pouvoirs</i>	24
4.3. LES ASSOCIATIONS SYNDICALES AUTORISEES	24
4.4. COMPOSITION DES ASSOCIATIONS DE PROPRIETAIRES	24
4.5. SYNTHESE DES CARACTERISTIQUES DES ASSOCIATIONS SYNDICALES ET D'AUTRES TYPES DE STRUCTURES	24
5. ANALYSE MULTICRITERES	28
6. LES DRAGAGES A ENTREPRENDRE	29
6.1. ANALYSE DE L'ETAT ACTUEL DE LA GISCLE	31
6.2. DRAGAGES POUR LA NAVIGATION	31
6.3. DRAGAGES D'INTERET HYDRAULIQUE	32
6.4. INFLUENCE DES DRAGAGES SUR LA REMONTEE DU BISEAU SALE	33
7. PPRI	44
7.1. COMMUNE DE COGOLIN	44
7.2. COMMUNE DE GRIMAUD	44
7.3. CONCLUSION	44
8. PROJET DE BUDGET	46
9. CLE DE REPARTITION FINANCIERE	47
10. STATUTS ET CONSTITUTION D'UNE ASA	49

11.	CONCLUSION : PROPOSITION D'UN OPERATEUR UNIQUE	52
12.	REFERENCES	54
12.1.	DOCUMENTATION	54
12.2.	REFERENCES REGLEMENTAIRES	54
13.	ANNEXES	55
13.1.	REGLEMENTATION EN MATIERE DE GESTION DES MILIEUX AQUATIQUES	55
13.1.1.	<i>Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014</i>	55
13.1.2.	<i>Déclaration d'Intérêt Général (DIG) : travaux, actions, ouvrages ou installations présentant un caractère d'intérêt général ou d'urgence</i>	57
13.2.	ANALYSE DE DOCUMENTS	59
13.2.1.	<i>Règles de navigation sur la Giscle</i>	59
13.2.2.	<i>État des lieux sur l'écoulement de la Giscle</i>	62
13.2.3.	<i>État des lieux de l'ensablement et proposition de solutions</i>	62
13.2.4.	<i>État de la nappe phréatique</i>	62
13.2.5.	<i>État des cours d'eau affluents</i>	67
13.3.	EXEMPLE D'UNE CREATION D'ASL DANS LES ALPES-MARITIMES	69
13.4.	QUESTIONNAIRES	71
13.4.1.	<i>Questionnaire adressé aux ASL</i>	71
13.4.2.	<i>Questionnaire adressé aux entreprises</i>	74
13.4.3.	<i>Questionnaire adressé aux propriétaires</i>	77
13.5.	ARRETE PREFECTORAL RELATIF AUX FRAYERES	123

FIGURES

Figure 1 :	Pontons privés et bateaux observés sur le tronçon n°1	12
Figure 2 :	Bateaux dans Port Cogolin (photo de gauche) et bateaux sur la Gisclette (photo de droite)	13
Figure 3 :	Chantier naval VILLANOVA (photo de gauche) et propriétés privées (photo de droite)	13
Figure 4 :	Chantier naval SIMONS (photo de gauche) et camping club HOLIDAY MARIN	14
Figure 5 :	Pontons (photo de gauche) et remblais formant une « plage » au niveau du méandre	14
Figure 6 :	État des pontons et appontements	17
Figure 7 :	Découpage de la Giscle en tronçons selon la visite du 25 juin 2014 (base Google Earth)	22
Figure 8 :	Topologie du modèle de la Giscle	29

TABLEAUX

Tableau 1 :	Caractéristiques des bateaux observés	15
Tableau 2 :	Dimensions des bateaux observés lors de la remontée de la Giscle du 25 juin 2014	16
Tableau 3 :	Acteurs publics et privés interrogés, hormis les propriétaires riverains	18

Indice de révision : E Date : 08/04/2015	Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle	IN 932-1142 Page : 4
---	---	-------------------------

Tableau 4 : Synthèse des caractéristiques des structures potentielles	27
Tableau 5 : Analyse multicritères.....	28
Tableau 6: Tableau des débits de pointe de la Giscle (source: HGM 2011)	30
Tableau 7: Débit capable de la Giscle amont et période de retour associée	30
Tableau 8: Débit capable de la Giscle aval et période de retour associée	30
Tableau 9: Volume des dragages.....	33
Tableau 10 : Projet de budget prévisionnel pour la future structure	46
Tableau 11 : Clé de répartition financière.....	48
Tableau 12 : Diagnostic de la nappe alluviale de la Mole et de la Giscle (2011)	63

CONFIDENTIEL

1. Préambule

1.1. Contexte

La Giscle est un cours d'eau situé dans le département du Var, constituant la frontière naturelle entre les communes de Cogolin et de Grimaud. Comme tous les cours d'eau non domaniaux, il doit faire l'objet d'un entretien régulier par les propriétaires, cet entretien comprenant notamment des opérations de curage au sens de l'article L215-14 (visant le bon état écologique).

Un arrêté préfectoral du 7 décembre 1990 réglementait la navigation sur la Giscle en prenant pour point de repère la RD 559 :

- En amont : interdiction de la navigation ;
- En aval : autorisation de la navigation avec des profondeurs fixées à -2,50m NGF en aval, -2.20m NGF en amont et -1,50m NGF sur la Gisclette.

La DDTM a informé la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez de la prochaine nécessité de préciser le règlement de navigation (circulaire interministérielle du 1^{er} août 2013 relative à la mise en œuvre du règlement général de police de la navigation intérieure et des règlements particuliers de police pris pour son application).

1.2. Problématique

Le caractère privé du cours d'eau de la Giscle entraîne des difficultés d'application des textes réglementaires précités. La multiplicité des usagers et des acteurs responsables de l'entretien de la Giscle rend la réalisation des dragages complexe (propriétaires riverains, entreprises, associations syndicales de propriétaires). En effet, comme chaque propriétaire est responsable de sa partie de cours d'eau, un dossier réglementaire doit être présenté pour chaque section.

Or, les services de l'État refusent de traiter une grande quantité de dossiers alors qu'il s'agit d'une seule et même partie de cours d'eau et afin que soit déterminées les conséquences des différentes opérations.

En outre, l'arrêté préfectoral de décembre 1990 (actuellement abrogé) prévoyait la navigabilité du cours d'eau jusqu'au pont de la RD559 uniquement, la partie amont étant devenue non navigable. Cependant, l'usage actuel de la Giscle montre que la partie située au-delà du méandre est fréquentée, notamment par les clients d'HOLIDAY MARINA. Des mouillages sont recensés en période hivernale, ce qui entraîne un risque en période de montée des eaux et celui de dépôt de sédiments ou d'érosion des berges.

« De par leur composition (sableuse et peu argileuse), leur végétalisation (grande présence de caniers) ainsi que leur morphologie (verticale), ces berges ont tendance à s'affaisser. Cela se traduit par une perte foncière majoritairement agricole dans la partie aval de la Giscle et une diminution de la capacité d'écoulement due à la formation d'embâcles. En effet, la présence de quantités importantes de bois morts issus de l'omniprésence de la Canne de Provence dans la ripisylve se traduit par des embâcles de plusieurs dizaines de m³ dès lors qu'un arbre important se couche dans le cours d'eau.

Ponctuellement, la capacité d'écoulement est alors réduite, jusqu'à la décrue du cours d'eau où jusqu'à la rupture de ces "barrages". L'eau faisant alors son passage en érodant les berges, des effondrements sur plusieurs dizaines de mètres peuvent se former allant jusqu'à menacer les cultures ou les infrastructures les

plus proches. C'est pourquoi, un programme de restauration des berges est mis en place depuis 1999 par le gestionnaire. »

In *La Gisclé - Maison Régionale de l'Eau*.

En outre, les tirants d'eau fixés par l'arrêté préfectoral sont être plus importants que ceux des bateaux utilisant le cours d'eau (cf. partie « Visite sur site »).

Afin d'améliorer la gestion de la partie aval de la Gisclé, la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite créer un opérateur unique qui sera en charge de l'entretien et de la gestion du cours d'eau et, à terme, étudier la possibilité d'une modification de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990.

1.3. Réglementation

1.3.1. Le droit et sa mise en application

L'article L.215-14 du code de l'environnement, issu de la loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) réaffirme sans équivoque cette obligation de principe qui s'applique quel que soit le statut du propriétaire : « *le propriétaire riverain est tenu à un entretien régulier du cours d'eau* ». *Les obligations d'entretien des cours d'eau sont désormais unifiées, que le propriétaire soit une personne publique ou privée.* »

L'obligation d'entretien s'exerce sous le contrôle de l'autorité de police, soit le préfet. Depuis la loi du 12-20 août 1790, la charge de la conservation des cours d'eau non domaniaux est confiée à l'autorité administrative.

L'article L. 215-7 du code de l'environnement reprend ce principe : « *L'autorité administrative est chargée de la conservation et de la police des cours d'eau non domaniaux. Elle prend toutes dispositions pour assurer le libre cours des eaux.* ».

En cas d'abstention, le propriétaire peut donc se voir contraint de le réaliser si ce défaut d'entretien nuit au libre écoulement des eaux.

Si le préfet n'a pas fait application de ses pouvoirs de police pour, au besoin, prescrire des mesures, la responsabilité de l'État est engagée en cas de faute lourde. En revanche, le maire ne peut intervenir par son pouvoir de police qu'en cas de péril imminent.

1.3.2. Introduction de la loi GEMAPI (27 janvier 2014)

La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles a introduit la compétence dite « GEMAPI » (article L211-7 du Code de l'environnement) qui concerne :

- 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 les accès à ce cours d'eau, à ce canal ou à ce plan d'eau ;
- **La défense contre les inondations** et contre la mer ;

- La protection et la restauration des sites, des écosystèmes aquatiques et des zones humides ainsi que des formations boisées riveraines.

Cette compétence obligatoire est affectée aux communes et les EPCI à fiscalité propre (Communautés de communes, notamment) exercent cette compétence en lieu et place de leurs communes. Les communes ou EPCI-FP peuvent transférer tout ou partie de cette compétence à des syndicats des groupements des collectivités sous forme de syndicats mixtes (syndicats de rivière, EPTB¹, EPAGE², etc.).

Ces dernières doivent, dans le cadre de leur définition de l'intérêt communautaire, se prononcer sur l'application de la GEMAPI sans quoi la compétence est exercée en totalité.

Ces dispositions entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2016 mais peuvent être appliquées par anticipation, par les communes et EPCI, à compter de la date d'entrée en vigueur de la loi.

1.3.3. Loi sur l'eau et les milieux aquatiques

Conformément à la réglementation et afin de réaliser des travaux de curage, et en fonction du volume de sédiments déplacés, un dossier doit être constitué et présenté auprès des services de l'État (article R214-1 du Code de l'environnement cité ci-dessous).

« **3. 2. 1. 0.** *Entretien de cours d'eau ou de canaux, à l'exclusion de l'entretien visé à l'article L. 215-14 réalisé par le propriétaire riverain, du maintien et du rétablissement des caractéristiques des chenaux de navigation, des dragages visés à la rubrique 4. 1. 3. 0 et de l'entretien des ouvrages visés à la rubrique 2. 1. 5. 0, le volume des sédiments extraits étant au cours d'une année :*

1° Supérieur à 2 000 m³ (A) ;

2° Inférieur ou égal à 2 000 m³ dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence S1 (A) ;

3° Inférieur ou égal à 2 000 m³ dont la teneur des sédiments extraits est inférieure au niveau de référence S1 (D).

L'autorisation est valable pour une durée qui ne peut être supérieure à dix ans. L'autorisation prend également en compte les éventuels sous-produits et leur devenir.

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, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet :*

Destruction de plus de 200 m² de frayères (A) ;

Dans les autres cas (D). »

Nota : Il convient de rappeler la faible différence entre les termes curage et dragage.

Selon l'article 3 de l'arrêté du 30 mai 2008, le curage couvre toute opération en milieu aquatique impliquant la mobilisation de matériaux, même d'origine végétale, dans un canal ou dans le lit mineur ou l'espace de

¹ EPTB : Établissements Publics Territoriaux de Bassin

² EPAGE : Établissements Publics d'Aménagement et de Gestion de l'Eau

Indice de révision : E Date : 08/04/2015	Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle	IN 932-1142 Page : 8
---	---	-------------------------

mobilité d'un cours d'eau. En somme, le curage désigne des travaux de dragages effectués dans un cours d'eau.

Selon la circulaire du 4 juillet 2008, « *le dragage est compris comme une opération d'une certaine envergure réalisée avec des outils lourds (pompe aspirante, drague, etc.)* ».

1.4. Décomposition de la mission du bureau d'études ACRI-IN

La mission se décompose comme suit :

- Étude et analyse des documents fournis par le Maître d'ouvrage ;
- Étude des textes en vigueur sur les associations syndicales de propriétaires ;
- Constitution d'un questionnaire et organisation d'enquêtes auprès des usagers ;
- Réalisation des enquêtes ;
- Étude des réponses et analyse multicritères ;
- Proposition d'un opérateur unique.

1.5. Objectifs du présent rapport

Il a pour objectifs :

- de reprendre l'ensemble des éléments déjà présentés au Maître d'Ouvrage lors de la réunion du 3 mars 2014 amendés de ses commentaires ;
- de présenter :
 - la conclusion de la remontée de la Giscle effectuée le 25 juin (typologie des bateaux, état des ouvrages au plan visuel, ...) ;
 - le résultat des enquêtes ;
 - les paramètres à prendre en considération ;
 - une analyse multicritères ;
 - le volume des dragages nécessaires par secteur de navigation compte tenu des tirants d'eau requis ;
 - un budget prévisionnel ;
 - une clé de répartition financière ;
 - une présentation amendée des structures potentielles ;
 - une proposition d'un opérateur unique, l'ASA.

2. Synthèse des documents

La Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez a fourni plusieurs types de documents relatifs à la Giscle (études, documents réglementaires, etc.) que le bureau d'études ACRI-IN a analysés et synthétisés :

- **Arrêté préfectoral sur la navigation :**
 - Arrêté préfectoral portant règlement particulier de la police de la navigation et du stationnement des navires sur les rivières « la Giscle » et « la Gisclette », 7 décembre 1990 ;
 - Avenant n°1 au règlement de la police de la navigation et du stationnement des navires sur les rivières « la Giscle » et « la Gisclette », 23 septembre 1993 ;
 - Plan 1 annexé à l'arrêté préfectoral ;
 - Plan 2 annexé à l'arrêté préfectoral ;
- **Réunion ASL Port Grimaud II :**
 - Procès-verbal de réunion, ASL de Port Grimaud II, 2 mars 2012 (non validé par la Maître d'Ouvrage) *non validé*
- **Bathymétrie de la Giscle et de Port Grimaud :**
 - Bathymétrie de la Giscle 16.02.12 ;
 - Bathymétrie de la Giscle 20.04.11 ;
- **Calcul hydraulique de la Giscle (2002-2011) :**
 - Note de synthèse, Calcul d'écoulement sur le cours aval de la Giscle, HGM Environnement, décembre 2002 ;
 - Note hydraulique complémentaire, Calcul d'écoulement sur le cours aval de la Giscle, HGM Environnement, octobre 2005 ;
 - Étude hydraulique, Calcul d'écoulement sur la Giscle, HGM Environnement, mai 2008 ;
 - Carte des points de débordement, mai 2011 ;
 - Étude hydraulique, Calcul d'écoulement sur la Giscle, HGM Environnement, mai 2011 ;
- **Étude IPSEAU :**
 - Étude hydromorphologique de la Garde, Ingerop Ipseau, juillet 2013 ;
- **Nappe de la Giscle, suivi du SIDECM :**
 - Plan parcellaire des périmètres de protection des captages d'eau potable, planche n°1, 20 novembre 2009 ;
 - Plan parcellaire des périmètres de protection des captages d'eau potable, planche n°2, 20 novembre 2009 ;
 - Plan parcellaire des périmètres de protection des captages d'eau potable, planche n°3, 20 novembre 2009 ;
 - Contrôle de la nappe alluviale de la Môle et de la Giscle, HGM Environnement, Campagne de mars 2011 ;
 - Contrôle de la nappe alluviale de la Môle et de la Giscle, HGM Environnement, Campagne de juin 2011 ;
 - Contrôle de la nappe alluviale de la Môle et de la Giscle, HGM Environnement, Campagne de septembre 2011 ;

- Plan parcellaire des périmètres de protection des captages d'eau potable, zoom planche n°2, 20 novembre 2009.
- Avant-projet du Contrat de rivière de la Giscle et côtiers du Golfe de Saint-Tropez, SAFEGE, septembre 2013
- Synthèse de l'avant-projet du Contrat de rivière de la Giscle et des fleuves côtiers du Golfe de Saint-Tropez [2015-2020], SAFEGE, septembre 2013
- Intervention sur la Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, MEDDE, 2013
- Statuts de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez, 4/12/2012
- Arrêté du 5 mars 2008 déclarant d'intérêt général le programme des travaux de restauration et d'entretien de la rivière de la Giscle, de ses affluents et du ruisseau de Saint Pons
- Arrêté du 21 mai 2013 prorogeant l'arrêté du 5 mars 2008 déclarant d'intérêt général le programme des travaux de restauration et d'entretien de la rivière de la Giscle, de ses affluents et du ruisseau de Saint Pons
- Extrait du dossier de déclaration loi sur l'eau, Syndicat Intercommunal de la Giscle, juillet 2007.

Ce travail d'analyse a permis d'appréhender la zone du projet ainsi que les caractéristiques de la Giscle, les besoins et les attentes émises à la fois par les particuliers et les entreprises. Une synthèse de ces études est présentée en annexe du document.

3. État des lieux de l'usage du cours d'eau

Bien que n'étant autorisée que sur la portion aval de la Giscle, la navigation y est également pratiquée sur sa section amont, au-delà du pont de la RD 559. En outre, les usages du cours d'eau ont évolué depuis les années 1990 et la publication de l'arrêté préfectoral de navigation (7 décembre 1990).

Afin d'étudier d'une part ces usages et de recueillir les avis et commentaires des principaux usagers de ce cours d'eau côtier, le bureau d'études ACRI-IN a réalisé une enquête auprès des usagers (entreprises, propriétaires riverains, ASL, etc.) pour cerner leurs rapports au cours d'eau et leurs attentes.

De plus, une visite des lieux organisée le 25 juin 2014 par la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez a permis de réaliser un reportage photographique des lieux ainsi qu'un repérage visuel de l'état des équipements (appontements, types de bateaux, ensablement, etc.). Le reportage photographique complet de cette visite est présenté dans un document annexe au rapport.

3.1. Visite des lieux

La visite des lieux du 25 juin 2014 a consisté en une navigation de la Giscle de sa partie aval à sa partie amont du pont de la RD 559. L'objectif de la visite était d'observer l'état des appontements ainsi que l'usage du cours d'eau. La remontée de la Giscle par bateau a permis d'effectuer plusieurs observations en quatre points différents détaillés sur la carte en page 17 :

- **Tronçon n°1** : ce tronçon est composé principalement de pontons privés correspondant aux propriétés grimaudoises et cogolinoises situées en bord de Giscle.



Figure 1 : Pontons privés et bateaux observés sur le tronçon n°1

- **Tronçon n°2** : ce tronçon comprend la zone de la Gisclette et de Port Cogolin. Il s'agit là encore d'appontements correspondant aux propriétaires cogolinois et grimaudois.

<p>Indice de révision : E Date : 08/04/2015</p>	<p>Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle</p>	<p>IN 932-1142 Page : 12</p>
---	--	----------------------------------



Figure 2 : Bateaux dans Port Cogolin (photo de gauche) et bateaux sur la Gisclette (photo de droite)

- **Tronçon n°3** : sur la portion comprise entre Port Cogolin et le pont de la RD 559, se trouvent les chantiers navals VILLANOVA et PADURLE (ex MADRACO) ainsi que des propriétés privées avec appontements situées sur le territoire de la commune de Grimaud. Des bateaux sont également stationnés sous le pont.



Figure 3 : Chantier naval VILLANOVA (photo de gauche) et propriétés privées (photo de droite)

- **Tronçon n°4** : il s'agit de la partie située en amont du pont de la RD 559, partie définie comme non navigable par l'arrêté de 1990. Sur cette portion de cours d'eau plusieurs entreprises sont présentes : les chantiers navals SIMONS et OMV ainsi que le camping-club HOLIDAY MARINA.

Sur la partie cogolinoise du territoire, au niveau du méandre, se trouve un dépôt de remblais se déversant lentement dans la Giscle et participant à sa sédimentation (formation d'une « plage »). C'est ce méandre qui crée le dépôt de matériaux par ralentissement de la vitesse du cours d'eau.

Le Camping HOLIDAY MARINA dispose d'appontements auxquels sont amarrés les bateaux des clients. La visite a permis de relever la présence d'un ponton un peu plus en amont du cours d'eau. Au-delà de ce ponton, la navigation est ensuite rendue impossible par un ensablement trop important du cours d'eau.



Figure 4 : Chantier naval SIMONS (photo de gauche) et camping club HOLIDAY MARIN



Figure 5 : Pontons (photo de gauche) et remblais formant une « plage » au niveau du méandre

Plusieurs types de bateaux ont été observés au cours de la navigation, dont quelques-uns ont été rapportés dans le tableau ci-après. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive mais d'une liste recensant la majorité des bateaux observés au cours de la visite, l'objectif étant de déterminer le tirant d'eau nécessaire à l'usage actuel du cours d'eau.

TYPES DE BATEAUX RENCONTRES					
	Nom	Caractéristiques		Tirant d'eau	
TRONCON N°1	NAUTITECH 44 Nautitech Catamarans	Longueur : 13,47m Largeur : 6,81m	Voile	1,20m	de 0.55m à 1.62m tirant d'eau maximum
	SUNSEEKER 44 Sunseeker France Group	Longueur : 14,14m Largeur ; 4,20m	Moteur	1m	
	RIVA 58 Riva	Longueur : 17,42m Largeur : 4,96m	Moteur	0,85m	
	OUTRAGE 320 Boston Whaler	Longueur : 9,80m Largeur : 3,09m	Moteur	0,55m	
	AZIMUT 68S Azimut YACHTS	Longueur : 20,65m Largeur : 5,07m	Moteur	1,62m	
TRONCONS N°2 ET 3	SWIFT TRAWLER 44 Beneteau	Longueur : 13,88m Largeur : 4,25m	Moteur	1,10m	de 0.90m à 1.10m
	APREAMARE 54 Apreamare	Longueur : 16,50m Largeur 5,08m	Moteur	1,10m	
	SESSA Sessa Marine	Longueur : 9,55m Largeur : 3,1m	Moteur	0,90m	
TRONCON N°4	DORAL Doral	Longueur : 8m Largeur : 2m	Moteur	1,16m	de 1.16m à 1.30m
	BELIZE Fontaine Pajot Catamarans	Longueur : 13m Largeur : 7m	Moteur	1,30m	
	HERSHINE Hershine Yachts	Longueur : 13,70m Largeur : 4,6m	Moteur	1,20m	

Tableau 1 : Caractéristiques des bateaux observés

La visite a permis d'effectuer un rapport visuel de l'état des appontements et des types de bateaux s'y amarrant.

Cette zone est dans l'ensemble homogène d'un point de vue de la fréquentation et de l'état des aménagements.

La partie aval de la Gisclle est davantage résidentielle tandis que la partie amont est surtout occupée par les chantiers navals.

Les bateaux observés sont en majorité des bateaux à moteur. Les plus grands bateaux observés ont une taille allant jusqu'à 20m pour un tirant d'eau d'environ -1,60m.

La remontée de la Gisclle le **25 juin 2014** a permis de déterminer trois sections identifiables par le tirant d'eau des navires recensés :

- Tronçon 1 : de 0.55m à 1.62m
- Tronçons 2 et 3 : de 0.90m à 1.10m
- Tronçon 4 : de 1.16m à 1.30m

Il convient de prendre en compte également les dimensions des bateaux recensés le **3 février 2014** dans le Port Cogolin dont le tirant d'eau est compris entre 2,30m et 2,50m côté Gisclle et 1,40m côté Giclette (source : Port Cogolin).

Type	Marque Modèle	Longueur	Tirant d'eau	Tirant d'eau maxi (navire en charge)
Voilier	Bavaria 42Bavaria	12.83	1.85	2.15*
Voilier	Sun Odyssey 43 Janneau	12.84	1.60	2.00
Voilier	Océanis 381 Beneteau	11.76	1,62	1.62
Voilier	Océanis 390 Beneteau	11.34	1.42	1.65
Moteur	Gran Turismo 44 Beneteau	13.15	1,04	0.87
Moteur	Vedette « La Pouncho	Approximativement 17 m**	0.90	1.10m

* **tirant d'eau maximum observé : 2m15 en charge**

** **longueur supérieure au maximum autorisé à naviguer dans la Gisclle : 15 mètres**

Tableau 2 : Dimensions des bateaux observés lors de la remontée de la Gisclle du 25 juin 2014

Ainsi, deux grands secteurs de dragages peuvent être identifiés, sous réserve d'un recensement exhaustif des bateaux sur la Gisclle³ :

- **Secteur 1 (tronçons 1 et 2) : dragages jusqu'à 2,15m**
- **Secteur 2 (tronçons 3 et 4) : dragages jusqu'à 1,30m**

Rappelons que l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990 prévoit des tirants d'eau de :

- -2,50 m NGF dans la partie aval autorisée à la navigation ;
- -2,20 m NGF dans la partie amont autorisée à la navigation ;
- -1,50 m NGF sur la Giclette.

En outre, ce texte limite la fréquentation du cours d'eau aux bateaux de moins de 15m de longueur sur la Gisclle et de moins de 10m sur la Giclette.

Au regard de l'usage actuel du cours d'eau tant privé que commercial (La Pouncho), le texte ne correspond pas à la taille et au tirant d'eau des bateaux navigant actuellement sur la Gisclle.

³ La remontée de la Gisclle a été effectuée le 25 juin 2014 en pleine journée, ce qui laisse supposer que de nombreux bateaux habituellement amarrés sur le cours d'eau étaient de sortie.



Figure 6 : État des pontons et appontements

3.2. Questionnaires envoyés aux usagers

Différents questionnaires ont été réalisés, adaptés à chaque type d'usagers concernés par le projet :

- Un questionnaire destiné aux entreprises ;
- Un questionnaire destiné aux particuliers ;
- Un questionnaire destiné aux associations syndicales de propriétaires.

Un exemple de chaque questionnaire est fourni en annexe du rapport.

Les questionnaires ont été envoyés aux usagers le 26 juin 2014 par courrier après validation par le Maître d'Ouvrage. L'objectif de ces enquêtes était de déterminer les usages actuels du cours d'eau, afin, dans l'avenir,

de s'adapter au mieux à ceux-ci. Les questionnaires comportaient ainsi des rubriques sur les caractéristiques des bateaux de propriétaires (type, taille, usage), leur capacité à réaliser des dragages, leurs besoins et leur avis sur le fait de créer un opérateur unique responsable de la gestion et de l'entretien de la Gisclle.

3.3. Enquêtes auprès des usagers

Des entretiens ont également été organisés les 15, 16 et 22 juillet 2014 avec certains acteurs du territoire concernés par la problématique des dragages sur la Gisclle. Un tableau récapitulant l'ensemble des entretiens menés est présenté en annexe de ce document.

Plusieurs types de personnes ont été interrogés :

- Les Associations Syndicales Libres de propriétaires et autres associations ;
- Les entreprises (chantiers navals et camping notamment).

Le tableau suivant regroupe les acteurs interrogés, hormis les propriétaires riverains (dont la liste est fournie en annexe). Les entretiens ont été réalisés sur site.

STRUCTURE	NOM	DATE D'ENTRETIEN
ASL PORT GRIMAUD 1	M. BESSE	22 juillet 2014
ASL PORT GRIMAUD 2	M. TROEGLER M BILLARD	15 juillet 2014
ASL PORT GRIMAUD 3	M. PIETROPAOLI	<i>pas concerné</i>
ASL PORT COGOLIN	M. ESCOFFIER	22 juillet 2014
Association des Riverains de la Giscllette	M. ROUCHON	16 juillet 2014
Chantier Naval PATURLE (ex MADRACAO)	M. TARAGAT	Finalem Mail
Chantier Naval SIMONS	Mme SIMONS	Finalem Mail
Chantier Naval VILLANOVA	Mme et M. VILLANOVA	15 juillet 2014
Camping HOLIDAY MARINA	M. Philip FOWLES	16 juillet 2014
Chambre de Commerce et de l'Industrie du Var	M. LE GUINER	<i>à recontacter</i>
Association du Grand Pont et de la Vallée de la Gisclle	M. MONNI	Mail pas répondu
Association Sauvegarde et Aménagement de la Vallée de la Môle	Mme BIRON	15 juillet 2014
Port Les Marines de Cogolin	Présidente et Directeur	23 juillet 2014

Tableau 3 : Acteurs publics et privés interrogés, hormis les propriétaires riverains

3.4. Résultats des questionnaires et enquêtes

Compte tenu de la période d'envoi des questionnaires (fin du mois de juin), les réponses n'ont pas été nombreuses.

Néanmoins, plusieurs particuliers et entreprises ont pris le temps de répondre par écrit ou par mail aux envois.

Il ressort les réponses suivantes aux questionnaires et des entretiens :

- **Une forte sensibilisation à la problématique des dragages** compte tenu du coût des opérations d'entretien, et partant, un sentiment d'iniquité relatif aux sommes engagées dont d'autres usagers tirent avantage ;
- **Une incompréhension et un agacement certains devant l'inaction de longue date** des autorités par rapport aux inondations récurrentes du secteur (notamment le carrefour de la Foux) ;
- **Un réel désir de voir aboutir le projet de désignation d'un opérateur unique par la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez** afin de parvenir à une gestion financière justement répartie entre les usagers du cours d'eau ;
- Pour certains, **que ce soit une structure publique chargée ainsi de garantir l'intérêt général.**

Le problème d'une forte sédimentation dans le cours d'eau revient de manière récurrente dans les réponses aux questionnaires.

La création d'un opérateur unique apparaît comme la solution pour gérer l'entretien de la Gisclle.

Ainsi, de manière unanime, les usagers et acteurs concernés par le projet se sont prononcés en faveur de la création d'un opérateur unique pour gérer les dragages sur le cours d'eau la Gisclle.

Pour compléter ces données, il convient de faire état de la notice technique du bureau d'études ACRI-IN du 19 mai 2014, *Étude du comportement hydro sédimentaire de la zone située entre l'embouchure de la Gisclle et la digue du large de Port Grimaud I*, N° Réf. : 890/1117.

3.5. Étude du comportement hydro sédimentaire de la zone située entre l'embouchure de la Gisclle et la digue du large de Port Grimaud I

ACRI-IN a mené une étude pour le compte de Port Grimaud 1 relative notamment à l'embouchure de la Gisclle.

L'étude sédimentaire qui y figure peut être citée à l'appui du bilan que souhaite établir le Maître d'Ouvrage.

« Cette étude vise à comprendre les mécanismes régissant le comportement hydro sédimentaire de la zone d'étude, lors d'un épisode de tempête et/ou de crue de 72h. Elle combine modélisation numérique et observations in situ.

Il convient au préalable de rappeler que pour tout système côtier, les apports extérieurs de sédiments se font soit depuis les plages environnantes au système étudié, soit par apport fluvial. Les artificialisations des cours d'eau et des côtes au cours des dernières décennies ont engendré un déséquilibre des dynamiques sédimentaires, avec une diminution des apports de sédiments par les fleuves, et généralement une diminution des transits sédimentaires côtiers, résultants en une érosion de plage plus ou moins intense suivant les zones. Le littoral de Grimaud n'échappe pas à ce scénario. La Giscle, comme tout cours d'eau, apporte donc des sédiments à son embouchure, avec pour preuve les structures sédimentaires qui s'y forment (flèche sableuse, hauts fonds...).

*Après analyse des documents transmis, il n'est pas possible de quantifier les apports de sédiments par la Giscle lors d'un évènement de crue. **Cependant, des informations ont pu être obtenues dans le cadre d'études en cours. Il apparaît qu'en ce qui concerne la Giscle, impactant le chenal navigable à l'aval de la N98 (ex. RD559) Port Cogolin et dans une proportion moindre la Gisclette et son port, une corrélation a été mise en évidence (SAFEGE, 2000) entre les concentrations des MES et les débits, permettant de reconstituer les transports en suspension annuels. Sur une période reconstituée de 10 ans, les flux moyens de MES sont d'environ 130 000 t/an (variables entre 30 000 et 300 000 t/an). Les bilans de transport des matériaux du fond du lit (saltation et charriage) ont été estimés entre 10 000 à 12 000 m³/an en moyenne sur la même période, soit avec une densité de 1.5 t/m³, de 15 000 à 18 000 t/an, se répartissant sur la partie à l'aval de la N98.***

Les flux de sédiments sont essentiellement produits pendant les crues :

- *en moyenne durant 10 ans, les ¾ des flux se concentrent entre les crues de novembre et février,*
- *sur une année moyenne, 85% des flux sont produits pendant 10% du temps.*

Sur la base de ces calculs, il a été estimé que le transport en suspension représente en moyenne de 88 à 90% du transport solide total et le transport par charriage et saltation de 10% à 12%. Il s'agit toutefois bien sûr de valeurs moyennes, de grands écarts étant possibles d'une année à l'autre selon l'hydraulicité des cours d'eau.

Ces valeurs sont en cohérence avec l'évaluation faite par PG1 concernant les besoins en dragage effectués dans la passe d'entrée de à 2000m³ à 2500m³ par an en moyenne annuelle sur les 10 dernières années.

Il est à noter toutefois que dans la partie aval de la Giscle, le lit mineur est très large (40 m environ) et l'embouchure en mer engendre un ralentissement des écoulements. Les matériaux transportés s'y déposent (sables : D_m = 0,5 mm compris entre 0,2mm et 1,6mm), entraînant un rehaussement du fond du lit et une réduction de la capacité hydraulique. Ces sédiments lourds n'atteignent donc pas directement la passe d'entrée de port Grimaud, comme cela est démontré par la suite.

Aussi, dans le cadre de ces travaux, nous nous sommes focalisés sur les mécanismes physiques hydro sédimentaires dans la zone d'étude. Ces mécanismes sont en effet à l'origine du transport des sédiments depuis les zones de hauts fonds vers la zone de dépôt. »

3.6. Secteurs de dragages identifiés

Deux grands secteurs de dragages ont été identifiés suite au recensement (non exhaustif) des bateaux présents sur le cours d'eau la Giscle et des résultats de l'envoi des questionnaires :

Indice de révision : E Date : 08/04/2015	Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle	IN 932-1142 Page : 20
---	---	--------------------------

- **Secteur 1 (tronçons 1 et 2) :** dragages jusqu'à 2,15m
- **Secteur 2 (tronçons 3 et 4) :** dragages jusqu'à 1,30m

3.7. Création de l'ASL des Riverains de la Giscle et de la Gisclette

Cette association, lors de son assemblée constituante, réunissait l'intégralité des riverains de la Giscle et de la Gisclette.

L'objet essentiel de cette association est bien l'entretien du chenal de navigation, cet entretien profitant dans le même temps à la capacité hydraulique de la rivière.

Mais, tous les riverains n'ont pas signé l'acte constitutif qui a été déposé en sous-préfecture de Draguignan le 10 Avril 1998.

En conséquence, les riverains ne sont pas tous membres de cette ASL, les Marines de Cogolin qui représentent cependant un linéaire important sur la Giscle et la Commune de Cogolin qui est propriétaire sur la Gisclette d'un linéaire non négligeable.

Pour cette raison et en dépit de plusieurs actions judiciaires entreprises à l'époque, les travaux d'entretien du chenal de navigation ont toujours été effectués jusqu'à ce jour aux frais exclusifs de l'ASL dont les membres sont :

- ASL de Port Grimaud 2 64,15%
- ASL de Port Cogolin 23,80%
- ASL de Port Grimaud 1 8,64%
- SA Beraud Tropez 3
- 41%



Figure 7 : Découpage de la Giscle en tronçons selon la visite du 25 juin 2014 (base Google Earth)

4. Présentation des structures potentielles

Les associations syndicales de propriétaires sont les structures privilégiées pour la gestion des cours d'eau en France, comme le montre l'exemple de la Siagne dans les Alpes-Maritimes, présenté en annexe de ce document.

Il existe deux types d'associations syndicales intéressantes pour la mise en œuvre du projet.

Par ailleurs, la loi GEMAPI précédemment évoquée introduit la possibilité, pour les Communautés de communes, de transférer leurs compétences à un syndicat mixte (EPAGE, EPTB) dont le champ d'action est limité à la gestion des cours d'eau. Néanmoins, la structure de l'EPAGE est encore à l'état de projet et un décret d'application devrait apporter davantage de précisions quant à son régime (création, composition, etc.).

4.1. Les associations syndicales de propriétaires

Selon l'article 1 de l'ordonnance n°2004-632 du 1^{er} juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires :

« *Peuvent faire l'objet d'une association syndicale de propriétaires la construction, l'entretien ou la gestion d'ouvrages ou la réalisation de travaux ainsi que les actions d'intérêt commun, en vue :*

- a) **De prévenir les risques naturels** ou sanitaires, les pollutions et les nuisances ;
- b) *De préserver, de restaurer ou d'exploiter des ressources naturelles ;*
- c) **D'aménager ou d'entretenir des cours d'eau, lacs ou plan d'eau, voies et réseaux divers ;**
- d) *De mettre en valeur des propriétés. »*

Il existe trois principaux types d'associations syndicales de propriétaires :

- Les associations syndicales libres (ASL) ;
- Les associations syndicales autorisées (ASA) ;
- Les associations syndicales constituées d'office (ASCO).

Ces associations sont de nature différente (publique/privée) ainsi que leur régime. À ce titre, il convient d'étudier leurs caractéristiques pour déterminer le type d'association qui s'adapterait au mieux au déroulement du projet.

4.2. Les associations syndicales libres

Les Associations Syndicales Libres (ASL) sont formées par consentement unanime des propriétaires fondateurs intéressés.

4.2.1. Fonctionnement

Les statuts de l'association doivent préciser : le nom de l'association, son objet précis, son siège, ses règles de fonctionnement (organes dirigeants et modes de délibération), liste des biens concernés par l'ASL, modalités de retrait d'un bien, modalités de modification des statuts et de dissolution.

4.2.2. Procédure

La création d'une ASL est déclarée à la préfecture grâce à un formulaire spécifique. Toute création, modification ou dissolution éventuelles fait l'objet d'une publication au Journal Officiel (JO).

4.2.3. Pouvoirs

Les ASL ne disposent pas de prérogatives de puissance publique (gestion des servitudes par exemple). En revanche, elles peuvent demander, un an au moins après leur création, la transformation en association syndicale autorisée (ASA).

4.3. Les associations syndicales autorisées

Les Associations Syndicales Autorisées (ASA) sont constituées, à l'initiative des propriétaires intéressés, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales.

Ces groupements de propriétaires constituent des personnes morales de droit public. Leurs actes (délibérations) sont à ce titre soumis au contrôle administratif du préfet.

Les ASA disposent sur un périmètre déterminé de prérogatives de puissance publique pour exécuter certains travaux spécifiques d'amélioration ou d'entretien intéressant à la fois l'ensemble de leurs propriétés et d'utilité générale. Ils sont constitués après consultation de ces propriétaires et accord de l'administration (préfet). Les propriétaires récalcitrants des terrains compris dans ce périmètre, ont obligation d'adhérer, sauf à délaisser leurs biens.

La procédure de création est similaire à celle des ASL hormis le fait que les statuts de l'ASA sont soumis à enquête publique (environnementale le cas échéant). L'acte de création de l'ASA est ensuite publié dans chaque commune concernée.

Tout comme le code des marchés publics est applicable aux collectivités territoriales, il est applicable aux ASA. Ces associations sont donc notamment constituées d'une commission d'appel d'offres à caractère permanent, conduite par le président de l'association.

4.4. Composition des associations de propriétaires

Les organes des associations sont l'assemblée des propriétaires, le syndicat, le président et le vice-président. L'ASA peut en outre disposer d'un personnel composé d'agents régis par le droit privé (contractuels).

4.5. Synthèse des caractéristiques des associations syndicales et d'autres types de structures

Le tableau suivant a pour but de présenter les caractéristiques essentielles de différentes structures ayant été étudiées afin de déterminer l'opérateur unique qui serait le plus à même de gérer la partie aval de la Giscle. Les Associations syndicales de propriétaires, compte tenu de leur nature et de la volonté des usagers (entreprises, ASL actuelles, particuliers), semblent les plus à même pour jouer ce rôle.

	Communauté de communes	Syndicat intercommunal	Groupement d'Intérêt Public GIP	ASL	ASA	ASCO	SEM
Initiative	Communes	Communes	Partenaires publics / partenaires privés	Propriétaires privés intéressés	Propriétaires privés intéressés, collectivités territoriales	Préfet	Collectivités territoriales, partenaires privés
Statut	Droit public	Droit public	Mixte	Droit privé	Droit public	Droit public	Mixte
Nature	EPCI-FP	EPCI-FP	Personnalité morale	Privée	Établissement public administratif	Établissement public administratif	Société anonyme par actions
Adhésion	Consentement unanime	Consentement ou non	Consentement unanime	Consentement unanime	Consentement ou non	Absence de consentement	Consentement unanime
Mission	Intérêt intercommunal	Intérêt intercommunal	Intérêt général	Intérêt collectif	Intérêt général	Intérêt général	Intérêt général
Domaines de compétence	Œuvres ou services d'intérêt intercommunal	Œuvres ou services d'intérêt intercommunal	Mettre en commun des moyens pour permettre la mise en œuvre de missions d'intérêt général à but non lucratif	Réalisation de certains travaux (entretien, amélioration des propriétés)	Réalisation d'opérations d'aménagement et de construction	Réalisation d'opérations d'aménagement et de construction	Réalisation d'opérations d'aménagement et de construction
Organes	Communes, conseil communautaire, président	Comité syndical, délégués suppléants, personnel	Partenaires publics et privés	Assemblée des propriétaires, syndicat, président, vice-président	Assemblée des propriétaires, syndicat, président, vice-président, personnel	Assemblée des propriétaires, syndicat, président, vice-président, personnel	Assemblée d'actionnaires, organes de direction, conseil d'administration ou de surveillance, représentants des collectivités territoriales, personnel
Procédure	Délibération du conseil communautaire. Notification de la décision de l'établissement aux maires, invitation à faire délibérer les conseils municipaux Arrêté préfectoral	Arrêté de création du syndicat	Convention approuvée par l'État	Déclaration à la préfecture, délivrance d'un récépissé dans un délai de 5 jours. Publication des statuts au JO dans le mois qui suit	Déclaration à la préfecture Enquête publique Publication dans la commune	Enquête publique Publication dans la commune	Assemblées délibérantes des communes, départements, régions et groupements
Frais et Budgets	Partagés entre les communes	Budget intersyndical	Frais partagés entre membres	Frais partagés entre membres	Frais partagés entre membres	Frais partagés entre membres	Frais partagés entre membres

CARACTERISTIQUES

COMPETENCES	Technique : dragage, suivi bathymétrique, entretien de la signalisation, etc.	oui	oui	non	oui	oui	oui	oui
	Environnementale : définir le meilleur compromis entre l'exploitation de la rivière et sa protection, notamment en définissant le gabarit de navigation compatible avec le bon état écologique du cours d'eau et la préservation de la nappe	oui	oui	non	oui	oui	oui	non
	Administrative : diligenter les procédures administratives, notamment étude d'impact, dossier loi sur l'eau dans le cadre des dragages, lancer les marchés des travaux, etc.	oui	oui	non	oui	oui	oui	oui
	Financières : se charger de lever les fonds nécessaires et de régler notamment les études et travaux, etc.	oui						
	Redevances : Régime du recouvrement des contributions directes	oui	oui	oui	non	oui	oui	non
	Juridique : se charger de la police de la navigation du la partie du cours d'eau réglementée et engager toutes les procédures contentieuses pour récupérer les fonds nécessaires aux travaux d'entretien du chenal et de la signalisation, etc.	oui	oui	non	non	oui	oui	non

AVANTAGES / INCONVENIENTS	Avantages	Structure déjà créée	Adapté à l'entretien et l'aménagement des cours d'eau	Mise en commun des moyens nécessaires à l'exercice des missions d'intérêt général	Consentement unanime	Regroupe acteurs publics et privés			
		Procédure peu coûteuse	Compétences complètes pour la mission	Possibilité de transfert de la compétence GEMAPI à la COMCOM	Autonomie administrative et financière	Flexibilité de la structure : possibilité de transformation en ASA	Autonomie administrative et financière	Regroupe acteurs publics et privés	Frais partagés entre les propriétaires et la collectivité
	Inconvénients	Procédure longue	Coûts uniquement supportés par les communes	Structure entre personnes morales	Association composée uniquement de propriétaires privés	Consentement ou non	Absence de consentement	Sociétés par actionnaires créées pour des activités industrielles	L'entretien des cours d'eau n'entre pas dans les objets des SEM

Tableau 4 : Synthèse des caractéristiques des structures potentielles

6. Les dragages à entreprendre

Selon les tirants d'eau déterminés par secteur, les volumes de dragages suivants ont été calculés.

Un modèle Hec-Ras 1D a été créé pour estimer l'influence du dragage sur les écoulements sur la Giscle à l'aval de la Garde. Un linéaire de 2 km est représenté à partir du débouché en mer par 84 profils en travers, soit tous les 25 mètres. Les profils sont construits sur la base de la bathymétrie effectuée en 2014 par EOL ainsi que sur la base des relevés LIDAR fournie par la communauté de commune datant de 2013. La topologie du modèle est présentée ci-dessous.

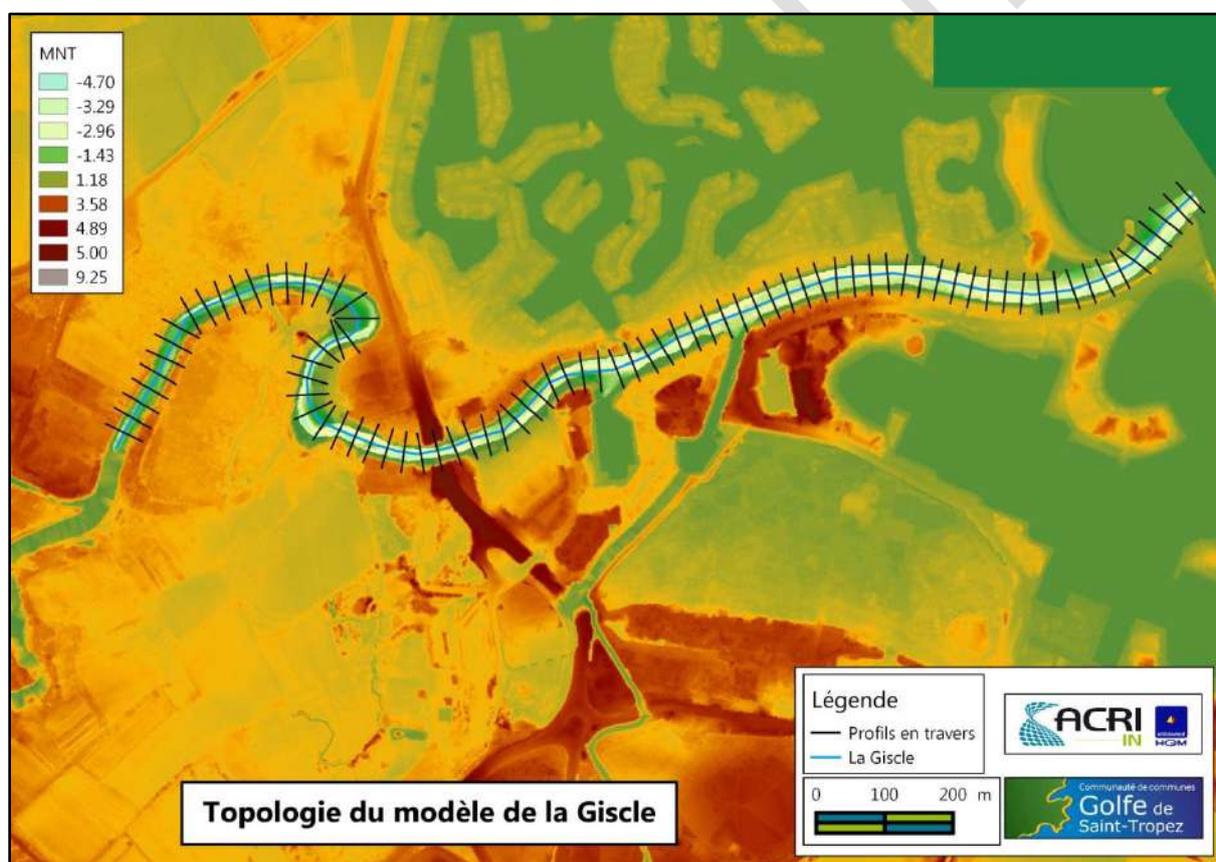


Figure 8: Topologie du modèle de la Giscle

Deux conditions aval différentes ont été simulées. La première avec un niveau marin à 0,00 m NGF, la deuxième avec un niveau marin à 0,70 m NGF. Les débits simulés sont présentés ci-dessous :

Période de retour	T=2 ans	T= 5ans	T=10 ans
Débit de pointe à l'aval de la confluence avec la Garde	140 m ³ /s	204 m ³ /s	264 m ³ /s
Débit de pointe à l'aval de la confluence avec la Gisclette	153 m ³ /s	239 m ³ /s	289 m ³ /s

Tableau 6: Tableau des débits de pointe de la Giscl (source: HGM 2011)

Deux simulations de dragage ont été effectuées :

- ⇒ Un premier permettant la création d'un chenal nécessaire à la navigation ;
- ⇒ Un second permettant d'améliorer les conditions d'écoulement hydraulique à l'amont du pont de la RD559 en élargissant davantage le chenal sur le tronçon 4 et en curant le méandre.

Les résultats obtenus en termes de débit capable avant débord au niveau du quartier Saint Pons sont les suivants :

	Mer à 0 m NGF		Mer à 0,70 m NGF	
	Capacité	Période de retour	Capacité	Période de retour
Actuel	180 m ³ /s	3,3	170	2,6
Dragage "navigation"	185 m ³ /s	3,4	175	2,7
Dragage "hydraulique"	200 m ³ /s	3,8	195	3,5

Tableau 7: Débit capable de la Giscl amont et période de retour associée

Les résultats obtenus en termes de débit capable avant débord sur les quais sont les suivants :

	Mer à 0 m NGF		Mer à 0,70 m NGF	
	Capacité	Période de retour	Capacité	Période de retour
Actuel	190 m ³ /s	3,3	170	2,6
Dragage navigation	200 m ³ /s	3,8	175	2,7
Dragage hydraulique	210 m ³ /s	4,0	200	3,8

Tableau 8: Débit capable de la Giscl aval et période de retour associée

6.1. Analyse de l'état actuel de la Gisclle

Compte tenu des résultats des simulations, on peut noter les points suivants :

- La Gisclle à l'aval de la Garde subit un fort contrôle par l'aval et est donc fortement dépendante du niveau de la mer. Ce constat entraîne les remarques suivantes :
 - La capacité hydraulique de la Gisclle a très peu évolué depuis 2011 (vis-à-vis de l'étude HGM de 2011).
 - **Le dragage n'a qu'une très faible utilité hydraulique sur la partie à l'aval du pont de la RD559.**
- Les quais de la Gisclle commencent à être submergés pour des crues légèrement supérieures à la crue biennale (2,6 ans), bien que les enjeux (personnes, biens, habitations) ne soient pas inondés.
- La Gisclle sort de son lit mineur en amont du pont de la RD559 pour des crues légèrement supérieures à la crue biennale (2,6 ans)
- Pour la crue décennale, les habitations en rive gauche et en rive droite sont hors d'eau à l'aval du pont de la RD559, cependant le chantier naval en aval rive droite de la RD559 est inondé.
- Pour la crue décennale, on constate des débords en rive gauche via le quartier Saint Pons.

6.2. Dragages pour la navigation

Compte tenu des résultats des simulations, on peut noter les points suivants :

- Les quais de la Gisclle commencent à être submergés pour des crues légèrement supérieures à la crue biennale (2,7 ans). Les enjeux ne sont pas inondés ;
- La Gisclle sort de son lit mineur en amont de la RD559 pour des crues légèrement supérieures à la crue biennale (2,7 ans) ;
- Pour la crue décennale, les habitations en rive gauche et en rive droite sont hors d'eau à l'aval du pont de la RD559, cependant le chantier naval en aval rive droite de la RD559 est toujours inondé ;
- Pour la crue décennale, on constate toujours des débords en rive gauche via le quartier St Pons ;
- **Le dragage pour la navigation n'a qu'un très faible impact sur les écoulements hydrauliques.**

6.3. Dragages d'intérêt hydraulique

Compte tenu des résultats des simulations, on peut noter les points suivants :

- Les quais de la Giscle commencent à être submergés pour des crues de période de retour de 3.8 ans. Les enjeux ne sont pas inondés ;
- La Giscle sort de son lit mineur en amont de la RD559 pour des crues de période de retour de 3.8 ans ;
- Pour la crue décennale, les habitations en rive gauche et en rive droite sont hors d'eau à l'aval du pont de la RD559, cependant le chantier naval en aval rive droite de la RD559 est toujours inondé ;
- Pour la crue décennale, on constate toujours des débords en rive gauche via le quartier Saint Pons ;
- **Le dragage "hydraulique" a un intérêt localisé aux débords au niveau du quartier Saint Pons. La situation à l'aval du pont de la RD559 reste quasi identique à la situation actuelle du fait du contrôle de l'écoulement par le niveau marin.**

6.4. Influence des dragages sur la remontée du biseau salé

La Giscle est en étroite relation avec sa nappe d'accompagnement. La salinité des eaux de la nappe peut localement évoluer avec celle du cours d'eau. Un biseau salé a été identifié au niveau de l'estuaire de la Giscle. Un barrage anti-sel a été réalisé afin de contenir l'intrusion de ce biseau salé vers l'intérieur des terres.

Dans le cadre du présent projet, les modifications de la répartition spatiale de ce biseau salé, susceptibles d'être entraînées par le dragage proposé, seront minimales. En effet, les opérations se limiteront à une zone où la nappe en présence peut déjà être qualifiée de saline (d'après les mesures de suivi mensuel de la chlorinité effectuées par ACRI-IN / HGM pour le compte du SIDECM).

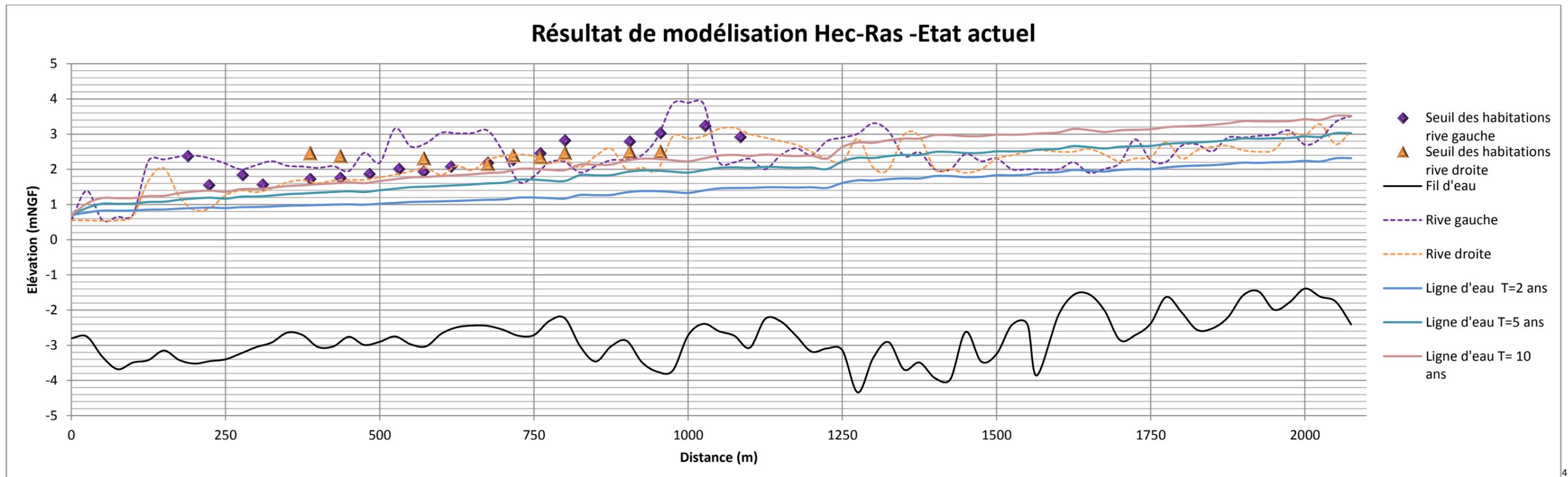
Le dragage proposé, peu profond, permettra d'extraire les sédiments déposés récemment (à l'échelle géologique) au fond de l'estuaire de la Giscle. Ainsi, de par la faible profondeur de dragage, les alluvions plus anciennes et potentiellement moins perméables (à préserver car pouvant relativement imperméabiliser le fond de la Giscle) ne devraient pas être atteintes.

Par ailleurs, la profondeur actuelle du cours d'eau au droit de Port Grimaud atteint déjà en certains endroits la cote maximale de dragage projetée (- 2,50 m sur le tronçon 1 et 2, -2,00 m sur le tronçon 3, et entre -1,50 et -1,00 m sur le tronçon 4). Si ces profondeurs maximales sont respectées, il n'y a pas de raison que la situation se dégrade de manière notable par rapport à l'état actuel : la salinité de la nappe ne devrait pas sensiblement évoluer du fait du projet.

Tronçon n°	Volume (m ³) NAVIGATION	Volume (m ³) INTERET HYDRAULIQUE
1	1 300	1 300
2	1 600	1 600
3	1 100	1 100
4	300	10 000
Embouchure	400	400
TOTAL	4 700	14 300

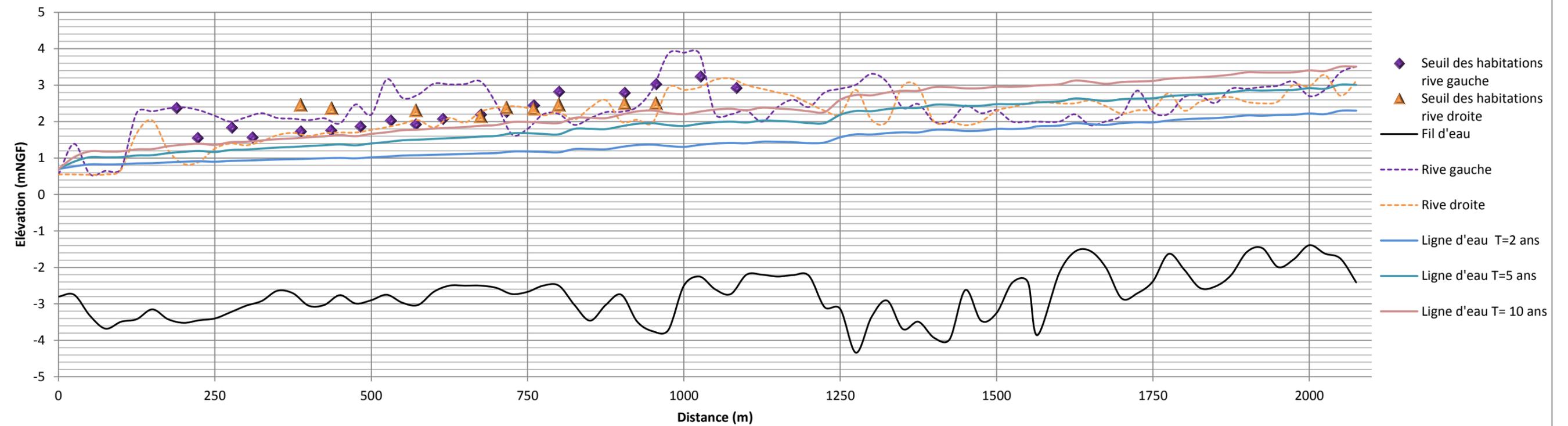
Tableau 9: Volume des dragages

Résultat de modélisation Hec-Ras -Etat actuel

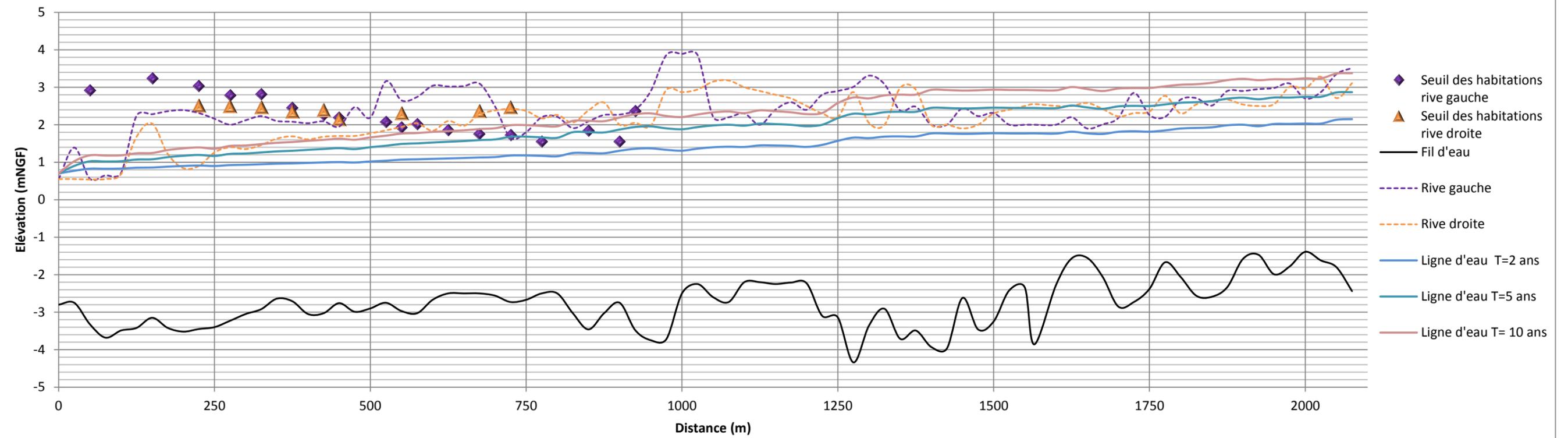


⁴ Seuils des habitations en bordure de la Gisle à l'aval du pont de la RD559 levés par le géomètre SCP Gonin en 2011

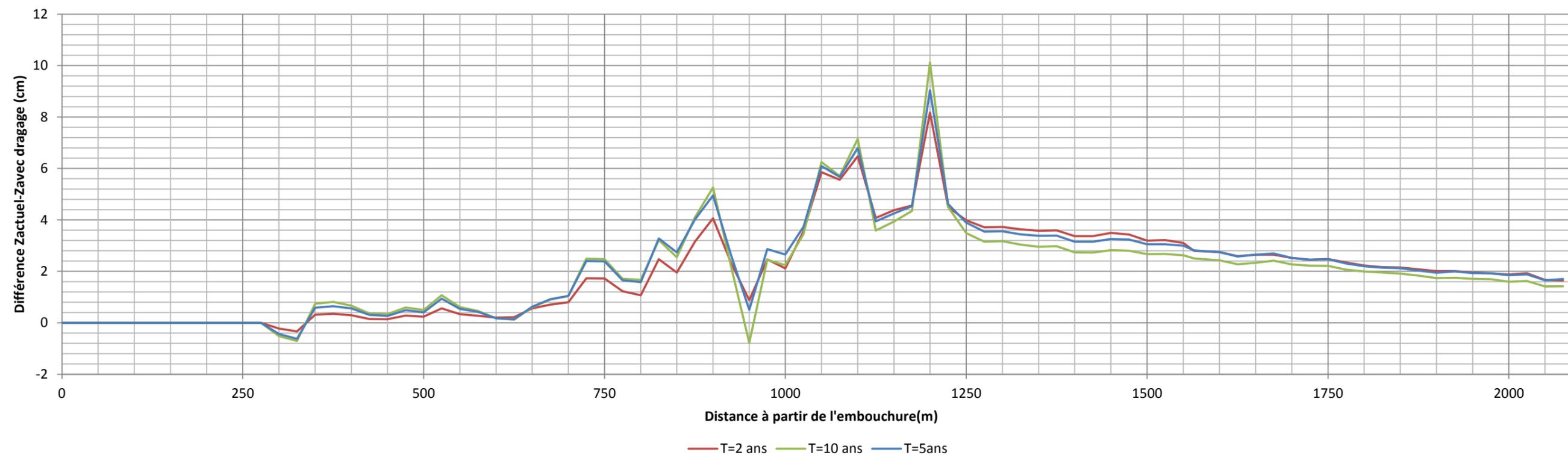
Résultat de modélisation Hec-Ras - Etat avec dragage pour la navigation



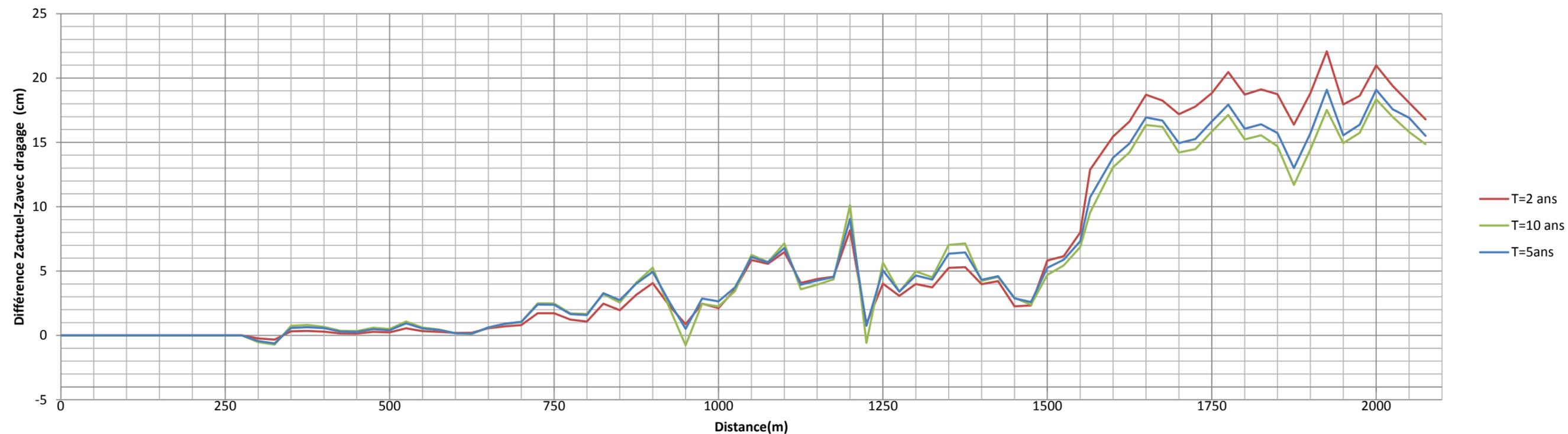
Résultat de modélisation Hec-Ras - Etat avec dragage "d'intérêt hydraulique"



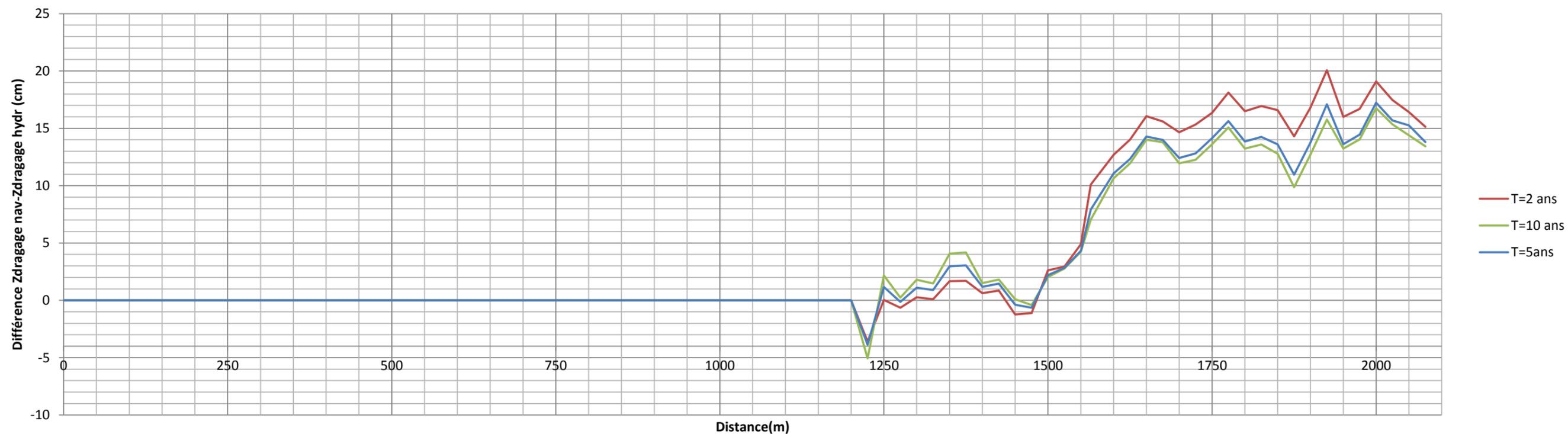
Influence du dragage "navigation" sur les lignes d'eau



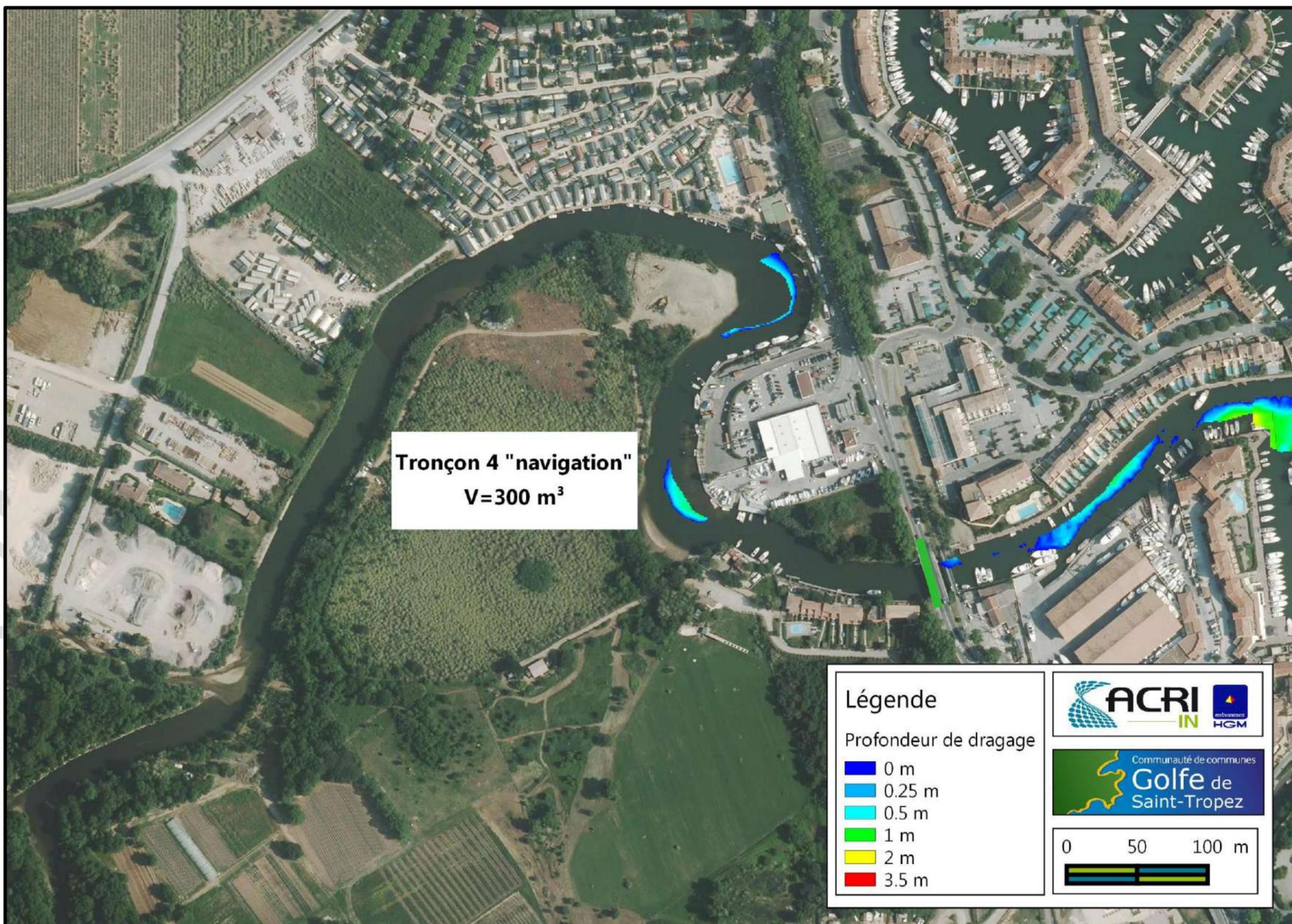
Influence du dragage "hydraulique" sur les lignes d'eau

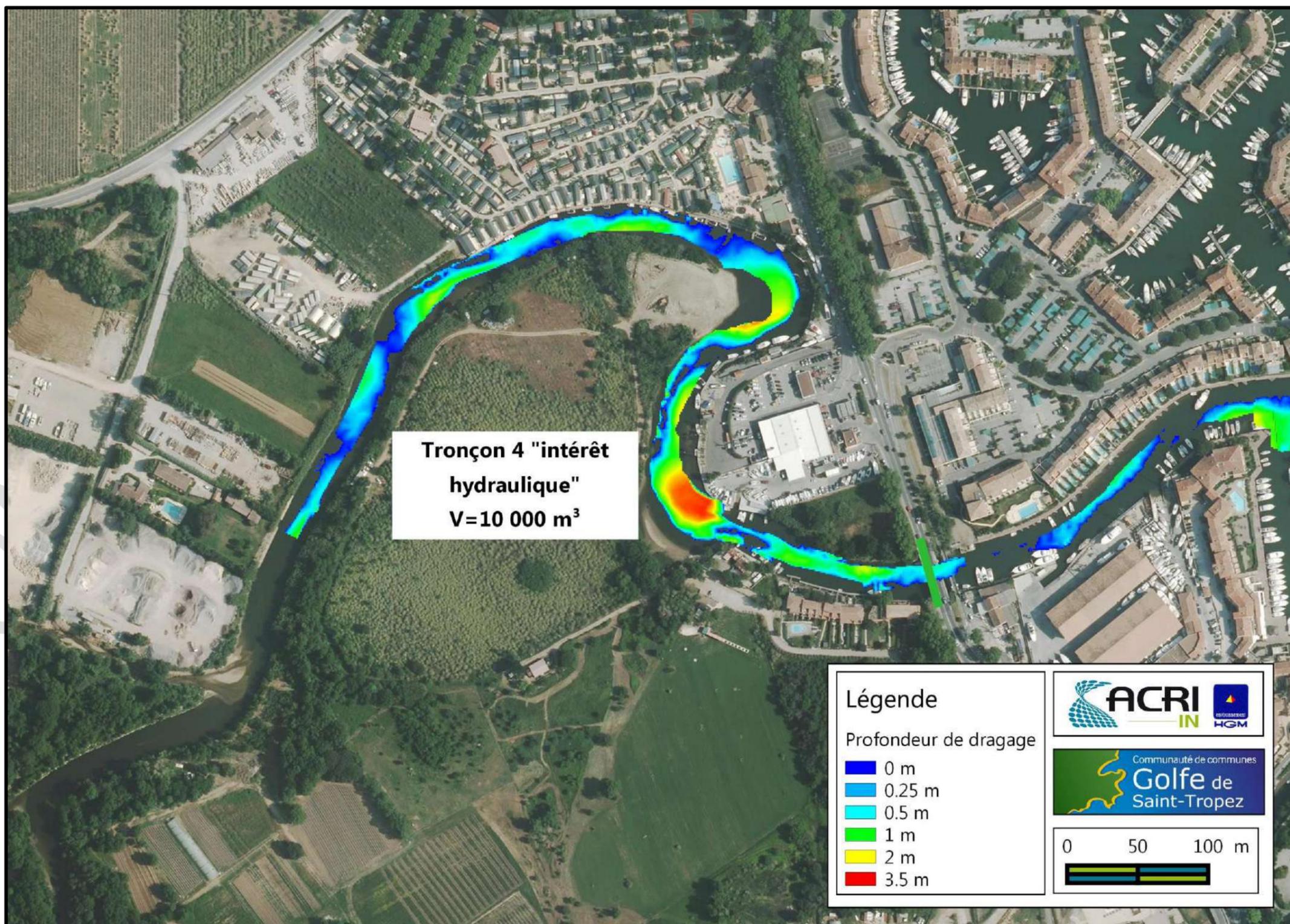


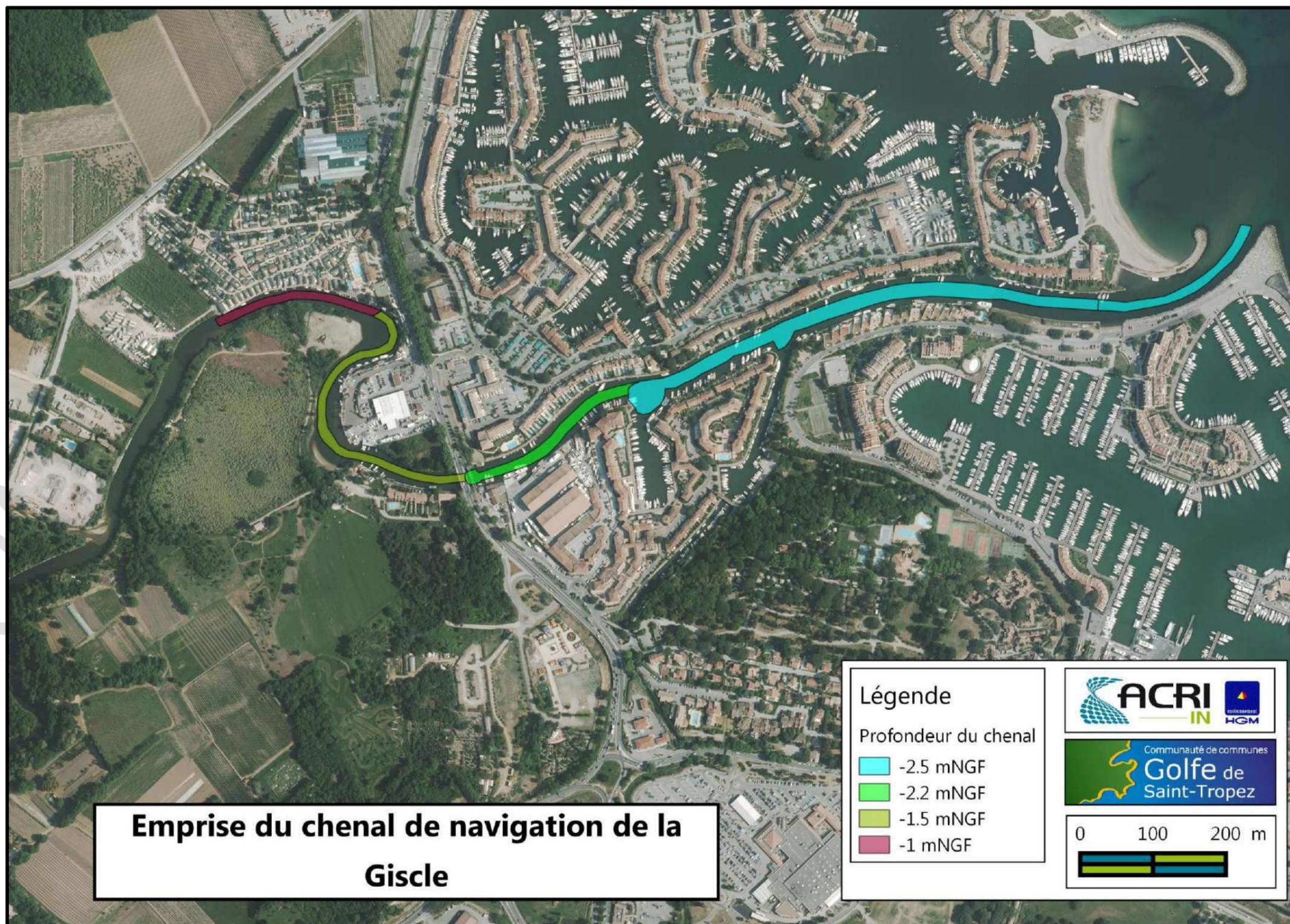
Influence sur les lignes d'eau entre les deux états de dragage











Emprise du chenal de navigation de la Giscle

Légende

Profondeur du chenal

- -2.5 mNGF
- -2.2 mNGF
- -1.5 mNGF
- -1 mNGF

ACRI IN HGM

Communauté de communes
Golfe de Saint-Tropez

0 100 200 m

7. PPRI

Il a semblé nécessaire de rappeler les dispositions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de mai 2005 pour les communes de Cogolin et de Grimaud pour le secteur d'étude.

7.1. Commune de Cogolin

« Depuis la confluence avec la Môle jusqu'à la mer, le territoire de Cogolin est classé en zone à risque R2 en tant que champ d'expansion de la crue à conserver, à l'exception des poches de zones bleues B1 notamment sur la zone artisanale de Font Mourier et des Marines de Cogolin. »

7.2. Commune de Grimaud

Le secteur de la Giscle aval est classé en totalité en secteur B1 (voir carte page suivante).

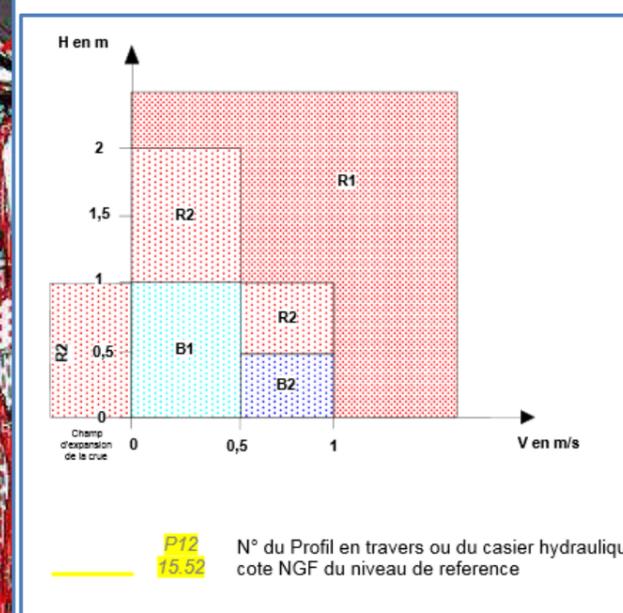
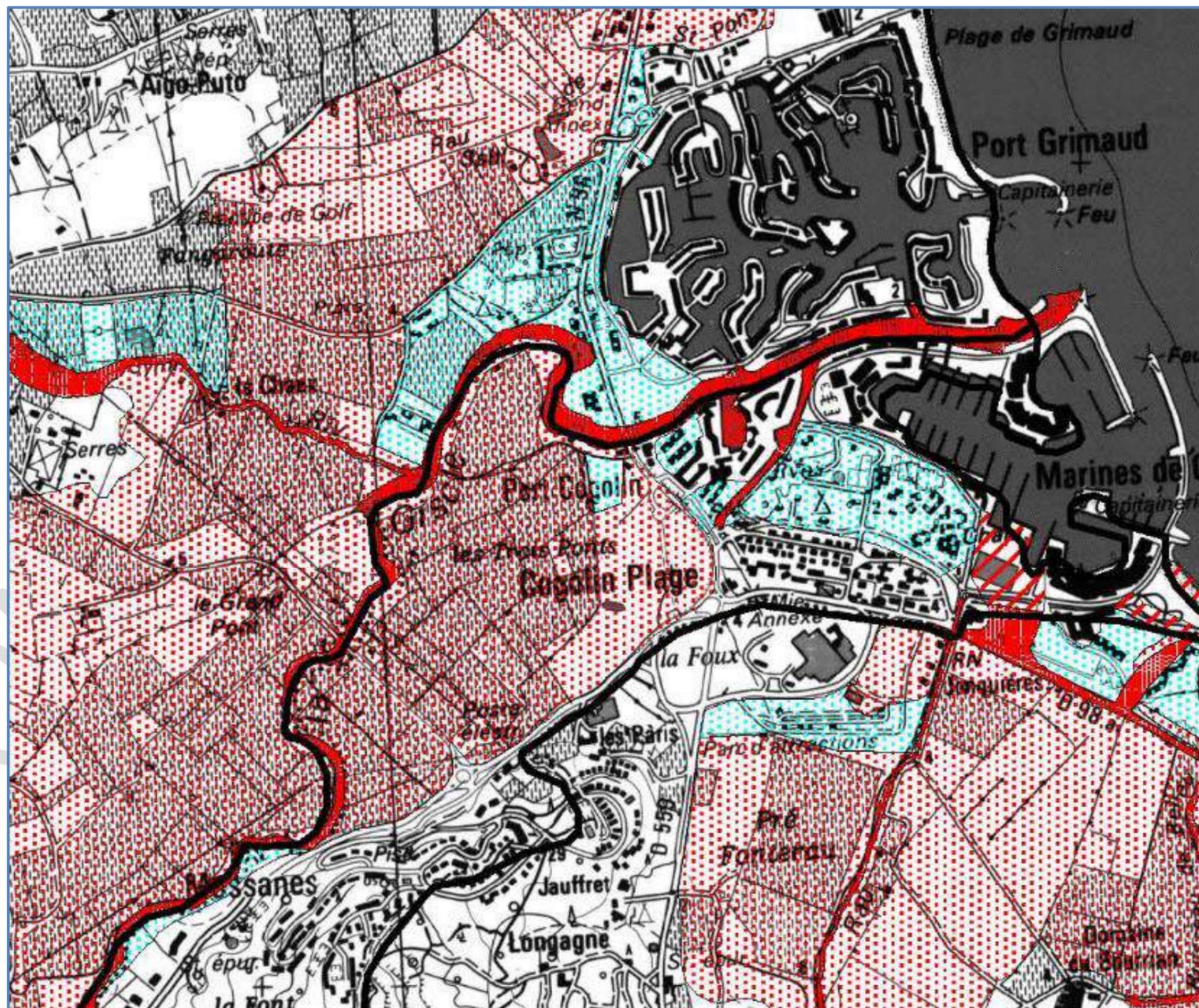
7.3. Conclusion

En zones R1 et R2 : « Sont seuls autorisés les travaux d'entretien et de gestion normaux des biens et activités existants »

En zone R2 :

« À condition qu'ils ne fassent pas obstacle à l'écoulement des eaux et n'aggravent pas les risques et leurs effets : (...) les installations et travaux divers destinés à améliorer l'écoulement ou le stockage des eaux... » sont autorisés.

Ainsi, les travaux de dragage préconisés tant pour la navigation que pour l'écoulement hydraulique sont autorisés sur les territoires des communes de Grimaud et de Cogolin.



8. Projet de Budget

Il a été formé un budget prévisionnel pour la future structure qui pourrait être proposée aux élus sur la base de personnels, de bureaux à louer, de matériel, etc. **et du poste dragage.**

	BUDGET PREVISIONNEL LA GISCLE	
	Fonctionnement	Investissement
	année	1ère année
Personnel : salaires et charges sociales		
- 1 secrétaire comptable à mi-temps	12 000	
- 1 contrôleur de travaux à plein temps	35 000	
Location bureaux dont caution	6 500	1 000
Mobilier de bureaux		3 000
Véhicule de service type Clio commerciale		15 000
Carburant (gazole)	1 700	
Assurance véhicule	800	
Assurance multirisques bureaux	500	
Wi-Fi bureaux	500	
Téléphones portables	800	500
Imprimante A4 A3 Location tout compris	2 000	
Fournitures de bureau	1 000	
Bateau : prêt CCGST ?	NC	
Dragages 4 300 m³ avec embouchure de la Gisclé	100 000	
OU Dragages 14 000 avec embouchure de la Gisclé et intérêt hydraulique	230 000	
Relevés bathymétriques	NC	
Dossier Loi sur l'eau : Autorisation puis Mise à jour annuelle des analyses		7 000,00
Total si 4 300m³	160 800	26 500
Total si 14 000m³	290 800	26 500

Tableau 10 : Projet de budget prévisionnel pour la future structure

9. Clé de répartition financière

Les propriétaires privés doivent réaliser l'entretien du cours d'eau privé, selon le Code de l'environnement :
« *Le propriétaire riverain est tenu à un entretien régulier du cours d'eau. Les obligations d'entretien des cours d'eau sont désormais unifiées, que le propriétaire soit une personne publique ou privée.* »

L'ASA devra en conséquence se composer des propriétaires et concessionnaires des parcelles riveraines du cours d'eau. Il s'agira :

- Des propriétaires ;
- Des chantiers navals ;
- De Port Cogolin.

Pour faire face aux dépenses prévisionnelles de dragages, les redevances peuvent être réparties proportionnellement de la manière suivante, en fonction de la catégorie des intéressés :

- Longueur de rive (ou longueur de berge) : coefficient 15 ou 20 ;
- Tirant d'eau : coefficient 3, 5 ou 7 ;
- Taille de bateau : coefficient 1, 1.1 ou 1.2.

Un coefficient différent est appliqué à chacune de ces données, en fonction de la nature des usagers (chantier naval, port ou propriétaire), du tirant d'eau et de la taille de bateau.

Les données « tirant d'eau » et « taille de bateau » ont été elles-mêmes divisées en trois catégories afin de prendre en compte le maximum de données et de les pondérer par des coefficients.

Une fois l'ensemble des données rassemblées, le calcul pour obtenir le « nombre de parts » est le suivant :

$$(LR*CLR) + (UTE*CTE) + (ULB*CLB) = \text{nb de parts}$$

LR : Longueur de rive

CLR : Coefficient longueur de rive

UTE : Unité tirant d'eau

CTE : Coefficient tirant d'eau

ULB : Unité longueur de bateau

CLB : Coefficient longueur de bateau

Le nombre de parts permettra ensuite de déterminer le pourcentage de participation aux coûts, en fonction de chaque type d'usager. Cette clé de répartition financière a été envisagée de manière à atteindre le maximum d'équité entre l'ensemble des usagers concernés. Elle pourra être proposée dans les statuts de l'ASA.

Nature	Longueur de rive (m)	Nombre longueur de rive	Coefficient (LR)	Tirant d'eau (m)	Unités TE	Coefficient (TE)	Longueur bateau	Unités LB	Coefficient (LB)	Nb de part	Total nb part / activité		
CHANTIER NAVAL			20	TE < 1 m		3	L < 6 m		1	0	-		
							6 m < L < 10 m		1,1	0			
							L > 10 m		1,2	0			
				1 m < TE < 1,5 m		5	L < 6 m		1	0			
							6 m < L < 10 m			1,1		0	
							L > 10 m			1,2		0	
				TE > 1,5 m		7	L < 6 m		1	0			
							6 m < L < 10 m			1,1		0	
							L > 10 m			1,2		0	
PORT			15	TE < 1 m		3	L < 6 m		1	0	-		
							6 m < L < 10 m		1,1	0			
							L > 10 m		1,2	0			
				1 m < TE < 1,5 m		5	L < 6 m		1	0			
							6 m < L < 10 m			1,1		0	
							L > 10 m			1,2		0	
				TE > 1,5 m		7	L < 6 m		1	0			
							6 m < L < 10 m			1,1		0	
							L > 10 m			1,2		0	
PONTON	Lp < 10 m		10	TE < 1 m		3	L < 6 m		1	0	-		
							6 m < L < 10 m		1,1	0			
							L > 10 m		1,2	0			
				1 m < TE < 1,5 m		5	L < 6 m		1	0			
							6 m < L < 10 m			1,1		0	
							L > 10 m			1,2		0	
	TE > 1,5 m		7	L < 6 m		1	0						
				6 m < L < 10 m			1,1	0					
				L > 10 m			1,2	0					
	10 m < Lp < 20 m			15	TE < 1 m		3	L < 6 m		1		0	
								6 m < L < 10 m		1,1		0	
								L > 10 m		1,2		0	
					1 m < TE < 1,5 m		5	L < 6 m		1		0	
								6 m < L < 10 m				1,1	0
								L > 10 m				1,2	0
	TE > 1,5 m		7	L < 6 m		1	0						
				6 m < L < 10 m			1,1	0					
				L > 10 m			1,2	0					
Lp > 20 m			20	TE < 1 m		3	L < 6 m		1	0			
							6 m < L < 10 m		1,1	0			
							L > 10 m		1,2	0			
				1 m < TE < 1,5 m		5	L < 6 m		1	0			
							6 m < L < 10 m			1,1	0		
							L > 10 m			1,2	0		
TE > 1,5 m		7	L < 6 m		1	0							
			6 m < L < 10 m			1,1	0						
			L > 10 m			1,2	0						
TOTAL											-		

Tableau 11 : Clé de répartition financière

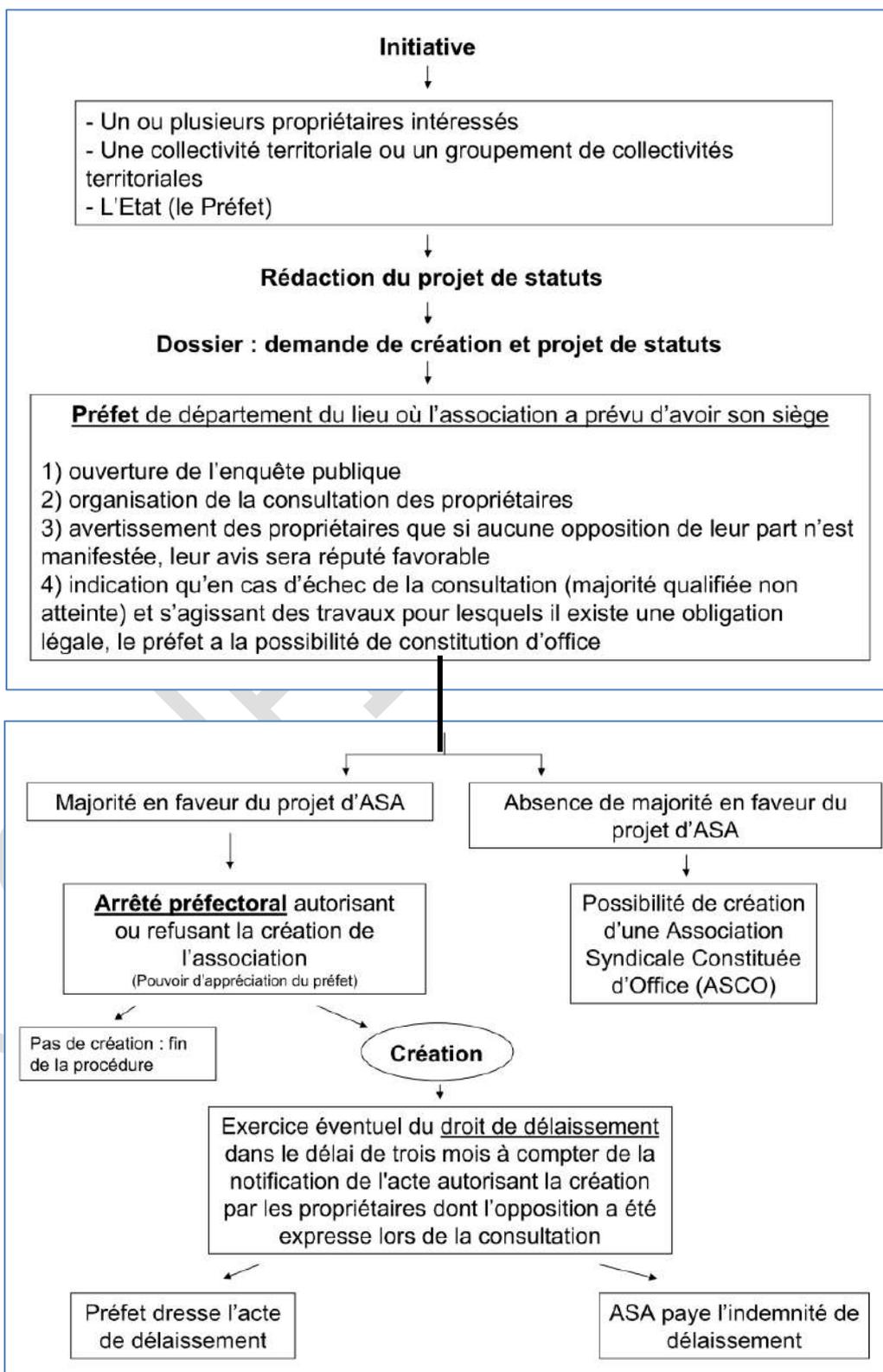
10. Statuts et Constitution d'une ASA

Ce sont les statuts de l'ASA qui vont donner plus ou moins de représentation aux futurs membres.

Compte tenu de leur implication, les communes de Cogolin et de Grimaud devraient être particulièrement représentées et bénéficier à elles-deux de la majorité des voix.

D'autres acteurs importants : les Marines de Cogolin, Port Cogolin, Port Grimaud 1, Port Grimaud 2.

À noter cependant que lors de l'entretien avec la Présidente et le Directeur du port des Marines de Cogolin, ces derniers avaient rejeté toute implication dans le projet de structure.



La majorité qualifiée est établie dans deux hypothèses:

- soit lorsque la majorité des propriétaires représentant au moins les deux tiers de la superficie des propriétés s'est prononcée favorablement
- soit lorsque les deux tiers des propriétaires représentant plus de la moitié de la superficie des propriétés se sont prononcés favorablement

La majorité des propriétaires est établie sur le principe « un homme, une voix » quelle que soit la surface de sa propriété

→ Cas concret : 300 propriétaires pour une superficie de 900 ha.
La majorité requise est de 150 propriétaires pour 600 ha **ou** 200 propriétaires pour 450 ha.

➤ La contestation de l'appartenance à l'association

Le délai pour agir est de deux mois à compter de la publication ou de la notification de l'arrêté préfectoral (article R. 421-1 du code de justice administrative)

➤ La procédure de délaissement

*Elle ne peut être utilisée que lorsque le propriétaire s'est prononcé expressément contre le projet de création d'une ASA.
Il a alors la possibilité, dans le délai de trois mois à compter de la notification de l'acte autorisant cette création, de déclarer qu'il entend délaisser un ou plusieurs des immeubles lui appartenant et inclus dans le périmètre de l'association.*

11. Conclusion : Proposition d'un opérateur unique

La Giscle est un cours d'eau non domanial dont la gestion est rendue difficile par la multiplicité des propriétaires d'où la demande des services de l'État de traiter avec un opérateur unique dans le cadre d'une vision globale de ce fleuve côtier.

Compte tenu de son ensablement constant, des dragages d'entretien sont nécessaires à la navigation et à l'écoulement hydraulique.

Étant donné les réglementations en vigueur, l'usage actuel du cours d'eau et les attentes des riverains concernés (ports, entreprises, particuliers), plusieurs types de structures ont été analysés, pouvant être dédiés à la gestion de ce cours d'eau, en particulier :

- L'Association Syndicale Libre (ASL) ;
- L'Association Syndicale Autorisée (ASA).

Le tableau récapitulatif et l'analyse multicritères réalisée à partir des caractéristiques de ces deux structures, ont permis de dégager les avantages et inconvénients de chacune.

Au regard de cette analyse, l'ASA semble la structure la plus adéquate pour la gestion de la Giscle aval.

En effet, l'ASL des Riverains de la Giscle et de la Gisclette ne fonctionne pas correctement, les membres potentiels n'ayant pas souhaité, pas en fin de compte, y adhérer.

Il reste donc à mettre en place une ASA qui permettra de réunir de façon autoritaire les riverains concernés.

L'ASA disposerait, sur un périmètre déterminé, de prérogatives de puissance publique pour exécuter les travaux spécifiques d'amélioration ou d'entretien intéressant à la fois l'ensemble des propriétés et l'utilité générale.

Elle est une personne morale de droit public dont les actes sont soumis au contrôle de l'État. Elle a un comptable public soumis à l'examen des juridictions financières, chambre régionale des comptes et Cour des Comptes.

Si un type de structure se dégage de l'ensemble de celles étudiées, il convient cependant de bien examiner le contentieux actuel autour de l'origine du sable de l'embouchure de la Giscle.

En effet, l'ordonnance du Tribunal administratif de Toulon du 5 septembre 2013 prononcée à la demande de la commune de Grimaud, a nommé l'expert M. Bergovici afin :

- ✓ D'examiner le banc de sable qui s'est formé entre l'embouchure de la Giscle et la passe d'entrée du port de Port Grimaud, d'établir l'origine de cet ensablement et de proposer des mesures susceptibles d'y remédier et d'en évaluer le coût.
- ✓ De manière générale de donner tous éléments de faits et techniques afin de déterminer les responsabilités des parties.

De l'examen du dire récapitulatif de Maître Vidal, Avocat à la cour, du 2 septembre 2014, il ressortirait que, pour ce qui concerne les causes de l'ensablement, page 3, le transport sédimentaire de la Giscle serait dû à un défaut d'entretien des berges, page 6 :

c. Les défauts d'entretien

Tous les rapports établis par SAFEGE entre 2000 et 2005, dont ci-joint copie, considèrent que l'essentiel du transit sédimentaire provient de l'érosion des berges et des vignes en amont du pont.

Mais le dire conclut surtout :

Concernant les riverains

Suivant les dispositions de la loi, les riverains doivent contribuer au désensablement de l'embouchure en entretenant leur propriété et surtout en retenant leurs berges. C'est un travail important et coûteux qui devrait bénéficier de l'aide des communes notamment par la mise à disposition de terrains susceptibles de constituer des zones de dépôts provisoires ou définitifs.

Il paraît en effet difficile d'exiger des riverains d'avoir à remplir leurs obligations sans les aider au niveau de toutes les autorisations administratives dont ils ont besoin.

Pour cette raison, l'action collective envisagée aujourd'hui par la Communauté de commune constitue une réponse parfaitement adaptée.

12. Références

12.1. Documentation

Rapport d'information n°775 (2011-2012) de M. Pierre-Yves COLLOMBAT, fait au nom de la Mission commune d'information Inondations dans le Var, déposé le 24 septembre 2012.

Délibération n°103 Association Syndicale Libre de la Siagne et de l'Argentière – Désignation de deux représentants de la commune, Compte-rendu du Conseil municipal du 21 mars 2008, Commune de Mandelieu-La-Napoule.

Dossier de déclaration « La Vieille Siagne - Curage pour le maintien de la navigabilité sur cinq sections » Juin 2012, TP SPADA pour l'Association Syndicale Libre de la Siagne et de l'Argentière.

La nouvelle compétence de gestion des milieux aquatiques des collectivités se précise, Actu-environnement, Laurent Radisson, 19-08-2014.

Création de la compétence gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI), R2sumé des principales dispositions de la loi du 27 janvier 2014 créant la compétence GEMAPI, Agence de l'eau Rhône-Méditerranée Corse.

Rapport d'information n° 775 (2011-2012) de M. Pierre-Yves COLLOMBAT, fait au nom de la Mission commune d'information Inondations dans le Var, déposé le 24 septembre 2012.

12.2. Références réglementaires

Ordonnance n°2004-632 du 1^{er} juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires.

Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action territoriale et d'affirmation des métropoles (Mapam).

Ordonnance n°2004-632 du 1 juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires.

Décret n°2006-504 du 3 mai 2006 portant application de l'ordonnance n°2004-632 du 1^{er} juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires.

Nomenclature eau (article R214-1 du Code de l'Environnement).

13. Annexes

13.1. Réglementation en matière de gestion des milieux aquatiques

13.1.1. Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014

La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 (art. 56 à 59 : JO, 28 janv.) sur la modernisation de l'action publique territoriale donne aux communes une compétence obligatoire en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations.

L 211-7 du Code de l'environnement :

« *I bis.- Les communes sont compétentes en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations. (...)* »

Cette loi donne de nouvelles compétences aux communes pour les travaux de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI), tout en leur confiant de nouveaux outils, tels qu'une taxe et des servitudes, tandis que les EPTB (établissements publics territoriaux de bassin) voient leur statut s'affirmer. Par ailleurs, le texte prévoit une facilitation de la gestion des digues publiques et des travaux réalisés à proximité des ouvrages de prévention des inondations.

Les compétences accordées aux communes sont les suivantes :

- Aménagement de bassin hydrographique ;
- **Entretien de cours d'eau, canal, lac ou plan d'eau ;**
- Défense contre les inondations et contre la mer (gestion des ouvrages de protection hydraulique) ;
- **Restauration des milieux aquatiques (potentielles zones d'expansion de crue).**

En particulier, la loi attribue une compétence expresse aux communes pour certains travaux de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations. Pour la réalisation et le financement de ces travaux, elle prévoit une taxe et une servitude *ad hoc* (article L211-7-2 du code de l'environnement).

Si les compétences reconnues aux communes et à leurs EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2016, toutefois, ceux-ci peuvent en faire usage par anticipation dès le 29 janvier 2014 (L. n° 2014-58, 27 janv. 2014, art. 59, II : JO, 28 janv.).

Mise en œuvre :

Comme précisé ci-dessus, les dispositions créant la compétence GEMAPI et l'attribuant au bloc communal entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2016. Néanmoins, il est possible pour les communes et EPCI d'en faire l'application dès l'entrée en vigueur de la loi (soit janvier 2014).

Dans chaque bassin, une mission d'appui technique sera mise en place par le Préfet coordonnateur de bassin⁵. Elle aura pour objectif d'accompagner les communes et les EPCI, avant l'entrée en vigueur de la GEMAPI. A cette fin, elle réalisera un état des lieux :

⁵ Préfet de la région Rhône-Alpes ou le Directeur régional de l'environnement par délégation

- Des ouvrages et des installations ;
- Des linéaires de cours d'eau.

Taxe pour la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations :

L'article 56 de la loi donne aux communes ou à leurs EPCI qui exercent certaines compétences en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations ont la possibilité d'instituer une taxe en vue de financer la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (CGI, art. 1530 bis ; C. envir., art. L. 211-7-2, al. 1er).

L'objet de cette taxe est le financement des travaux de toute nature permettant de réduire les risques d'inondation et les dommages causés aux personnes et aux biens (C. envir., art. L. 211-7-2, al. 2).

La taxe peut être créée et perçue seulement (CGI, art. 1530 bis, I, 1379 et 1379-0 bis) :

- *par les communes, sur délibération expresse de leur part ;*
- *par les EPCI se substituant aux communes membres, moyennant une délibération expresse de leur part ;*
- *par les métropoles se substituant à leurs communes membres.*

En outre, les communes et EPCI ne peuvent créer cette taxe que pour l'accomplissement de la compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations, soit pour financer les travaux, actions, ouvrages ou installations concernant (CGI, art. 1530 bis, I ; C. envir., art. L. 211-7, I, 1°, 2°, 5° et 8° et I bis et art. L. 211-7-2) :

- *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 les accès à ce cours d'eau, à ce canal, à ce lac ou à ce plan d'eau ;***
- *la défense contre les inondations et contre la mer ;*
- *la protection et la restauration des sites, des écosystèmes aquatiques et des zones humides ainsi que des formations boisées riveraines.*

La taxe ne peut dépasser 40 euros par habitant, résidant sur le territoire de la commune ou de l'EPCI. Son produit ne peut dépasser le montant annuel prévisionnel des charges de fonctionnement et d'investissement correspondantes (CGI, art. 1530 bis, II). Le produit de la taxe est exclusivement affecté au financement des charges de fonctionnement et d'investissement (y compris coût de renouvellement des installations et remboursement des emprunts) en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations. Le produit entre dans le budget de fonctionnement de la commune ou de l'EPCI (CGI, art. 1530 bis, II ; CGCT, art. L. 2331-3, L. 5214-23, L. 5215-32 et L. 5216-8).

Exemple d'application de la taxe au projet :

La simulation suivante présente les résultats que pourrait avoir la mise en œuvre d'une telle taxe pour financer les travaux de dragage :

Simulation du produit de la taxe : 55 679 habitants			
10 €	20 €	30 €	40 €
556 790 €	1 113 580 €	1 670 370 €	2 227 160 €

En outre, la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez dispose d'un budget destiné aux investissements de 5 millions d'euros. 43% de cette somme sont destinés à l'entretien des rivières et du littoral, soit 2 750 000 euros, assez proche du maximum de taxes prélevables éventuellement par l'opérateur unique.

Le recouvrement de la taxe est fait par la Direction des Services Fiscaux.

13.1.2. Déclaration d'Intérêt Général (DIG) : travaux, actions, ouvrages ou installations présentant un caractère d'intérêt général ou d'urgence

RAPPELS GENERAUX

La Déclaration d'Intérêt Général (D.I.G.) est une obligation pour un maître d'ouvrage public lorsqu'il entreprend des travaux qui nécessitent des investissements publics sur des propriétés privées.

Avec une D.I.G., les départements, les communes ou leurs groupements peuvent prescrire, exécuter ou prendre en charge des travaux sur des propriétés privées lorsqu'ils présentent un caractère d'intérêt général ou d'urgence. Le caractère d'intérêt général est prononcé par décision préfectorale précédée d'une enquête publique.

Après leur déclaration d'intérêt général, la réalisation des travaux est obligatoire, même s'il y a opposition de certains propriétaires à l'exécution des travaux sur leurs fonds.

Le dossier de DIG est à établir conformément aux articles L211-7, R214-88 à R214-104 du Code de l'environnement.

La DIG pourra être fixée pour une durée de validité maximum de 5 ans renouvelable. Lorsque la déclaration initiale le prévoit, la DIG peut être renouvelée sans passage en enquête publique mais après instruction d'un dossier de renouvellement et passage en Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Le dossier à établir comprendra les chapitres suivants :

- **Mémoire justifiant de l'intérêt général des travaux :**
 - Présentation générale du contexte ;
 - Présentation du bassin versant ;
 - Localisation des travaux et linéaire du cours d'eau concerné par les travaux (Gisclette) ;
 - Contexte environnemental ;
 - État actuel du cours d'eau, de l'occupation des berges et de la végétation riveraine ;
 - Contexte réglementaire ;
 - Justification de l'intérêt général.

- **Mémoire explicatif présentant la nature et la consistance des travaux :**
 - Description générale du programme des travaux envisagés ;
 - Plan de localisation des travaux ;
 - Typologie des travaux envisagés : élargissement du lit mineur, réparation de désordres, mise en sécurité des quais, création de quais, d'apponnements, etc.) ;
 - Modalités d'intervention ;
 - Estimation des dépenses pour la durée de la DIG ;
 - Modalités d'entretien.
- **Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux :**
 - Durée demandée pour la DIG ;
 - Calendrier des travaux par tranche.
- **Modalité de participation des riverains aux dépenses :**
 - Liste des personnes appelées à participer aux dépenses ;
 - Critères retenus pour la répartition des dépenses (seulement dans le cas où les propriétaires riverains doivent participer aux dépenses).
- **Enquête parcellaire :**
 - Détermination des propriétés cadastrales présentes sur les rives de la Gisclette ;
 - Listing des propriétés cadastrales avec :
 - Concernant la parcelle cadastrale : section et numéro cadastral, numéro de voirie, adresse postale de la parcelle,
 - Concernant le propriétaire : nom et prénom, date de naissance, adresse permanente (peut être différente de la parcelle) et commune de résidence.
 - Plans cadastraux permettant de localiser les parcelles.
- **Incidences du projet sur le milieu aquatique en application du code de l'environnement.**

Le dossier présentera, à partir du parti d'aménagement retenu, l'analyse de ses impacts selon trois thèmes : l'identification des impacts, la quantification de ces impacts et les mesures envisagées dans le cadre du projet pour leur atténuation.

La procédure de DIG est couplée à la procédure loi sur l'eau (article R214-99 du Code de l'environnement).

APPLICATION AU PROJET

Une DIG visant à déclarer d'intérêt général le programme des travaux de restauration et d'entretien de la rivière la Giscle, de ses affluents et du ruisseau Saint Pons a été entérinée le 5 mars 2008. Elle est valable pour une durée de 5 ans et a été prorogée par un arrêté du 21 mai 2013.

Cette DIG vise uniquement les travaux de restauration et d'entretien des berges du lit de la Giscle et de ses affluents. Les travaux concernent :

- Le débroussaillage de certains secteurs ;
- L'abattage sélectif d'arbres ;
- L'élagage de branches ;
- Le démontage de houppiers ;
- L'élimination des embâcles et arbres couchés ;
- Le nettoyage du lit des berges (élimination des déchets) ;

- Des travaux sur atterrissements gênant le bon écoulement des eaux ;
- La taille des canniers abandonnés et l'élimination des rémanents ;
- L'élimination de la plante aquatique Myriophylle par arrachage manuel ;
- Le confinement et le suivi des espèces non autochtones ;
- La création d'une passe à poissons sur la Verne ;
- La création de pièges à sédiments sur les tributaires de la Giscle et de la Grenouille ;
- Travaux de renaturation et de protection hydraulique du lit et des berges dans les secteurs érodés.

Il convient de rappeler que les collectivités et EPCI compétents pour assurer la gestion des milieux aquatiques ne peuvent intervenir qu'à l'issue d'une procédure de Déclaration d'Intérêt Général.

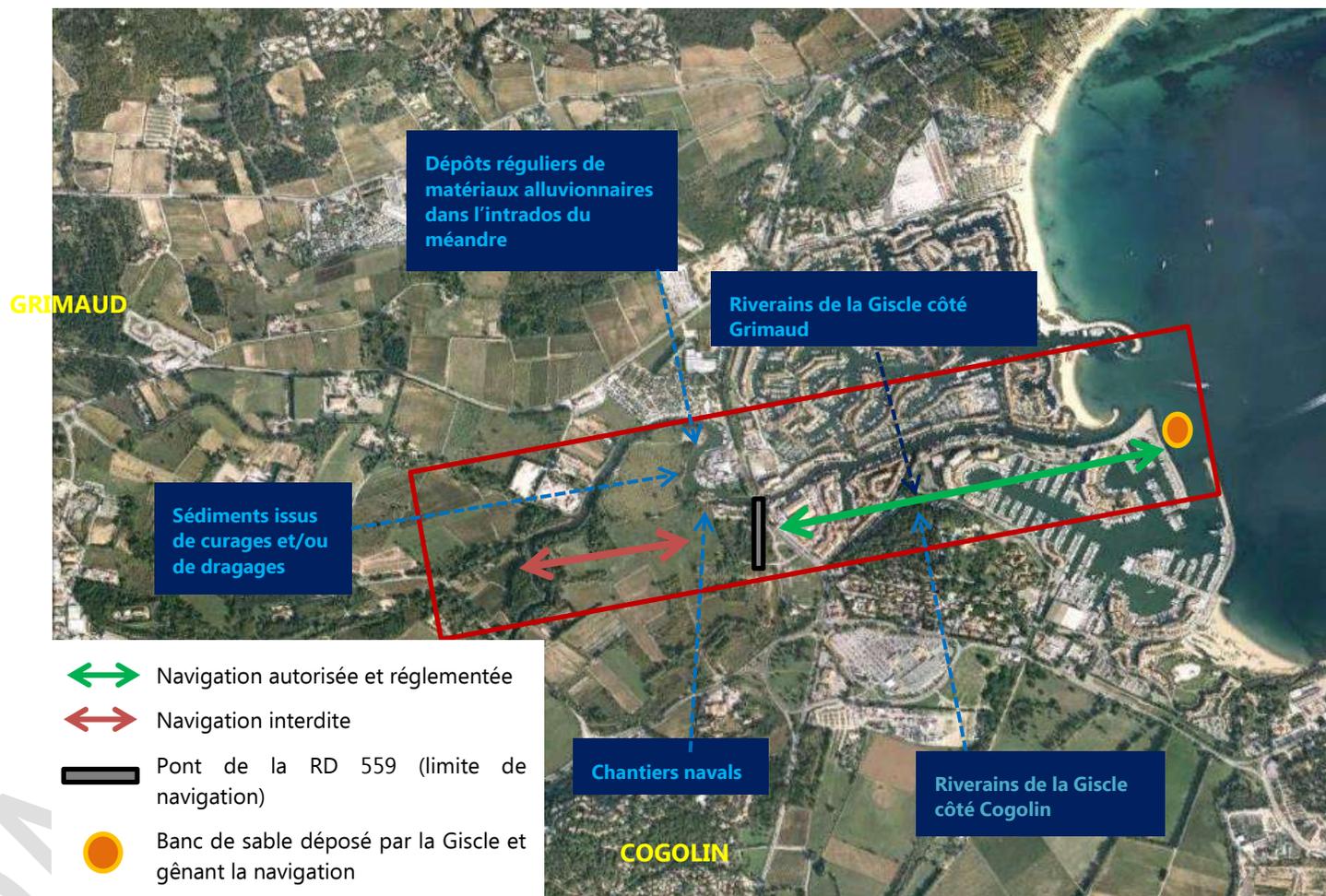
Les travaux prévus par l'actuelle DIG ne concernant pas de dragages ou de curages pouvant être réalisés dans le lit de la Giscle, une nouvelle DIG devra être entérinée pour permettre à l'opérateur unique désigné de réaliser cette opération.

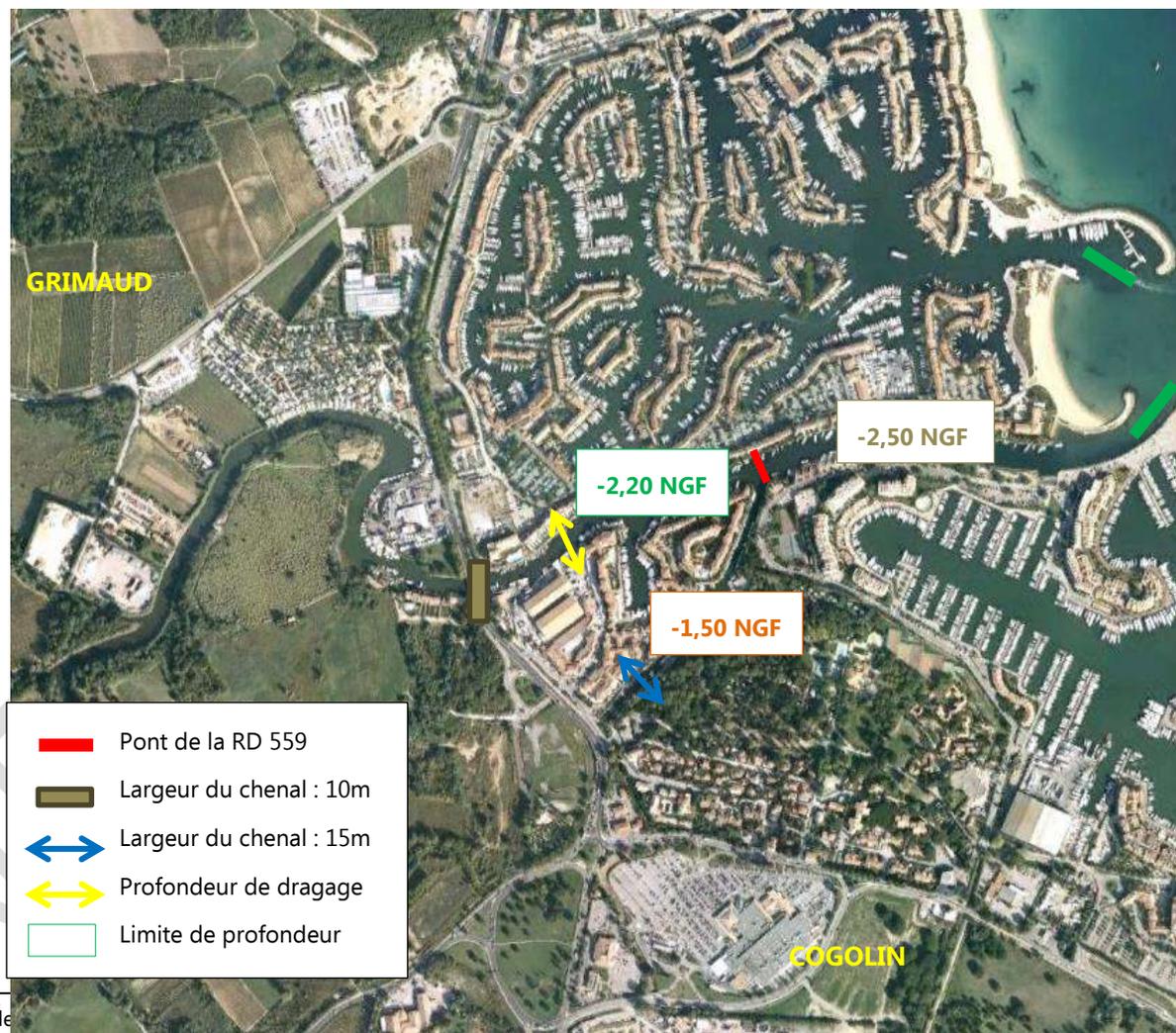
13.2. Analyse de documents

13.2.1. Règles de navigation sur la Giscle

Il ressort de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990 que :

- La navigation est interdite sur la Giscle en amont de la RN98 ;
- En aval de cette route, la navigation et le stationnement sont limités aux bateaux d'une longueur inférieure à 15m sur la Giscle et 10m sur la Gisclette (cf. carte ci-après) ;
- La vitesse est limitée à 3 nœuds sur la Giscle et 2 nœuds sur la Gisclette ;
- Le stationnement est interdit en dehors des zones d'accostage ;
- Le chenal de 15m de largeur est dragué aux profondeurs -2,50m NGF en aval et -2,20m NGF en amont ;
- Le chenal de 10m de largeur sur la Gisclette doit être dragué à la profondeur de 1,50m NGF.





- Pont de la RD 559
- Largeur du chenal : 10m
- ↔ Largeur du chenal : 15m
- ↔ Profondeur de dragage
- Limite de profondeur

13.2.2. État des lieux sur l'écoulement de la Giscle

Le relevé bathymétrique effectué en 2011 par HGM Environnement a permis de montrer qu'un ensablement sensible du lit mineur de la Giscle était observable depuis 2008. La sédimentation la plus importante est observée :

- Dans le tronçon amont Est au niveau du méandre (chantiers navals) où on observe une très grosse tendance à l'ensablement ;
- À l'aval de la RD559 où l'on peut observer un abaissement des lignes d'eau depuis 2008.

Sur la partie aval de la Giscle, la cote du fond du lit de la Giscle est supérieure de 0,07m à 0,37m aux cotes minimum de dragage indiquées dans l'arrêté.

Selon l'étude d'HGM Environnement, les dragages doivent donc être entrepris pour :

- **Sur la partie amont :**
 - o **Continuer à garantir la protection des habitations riveraines contre une crue centennale ;**
 - o **Continuer à permettre le transit d'une crue décennale de la Giscle ;**
- **Sur la partie aval :**
 - o **Assurer la navigation conformément à l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990.**

13.2.3. État des lieux de l'ensablement et proposition de solutions

Une réunion du 2 mars 2012 organisée par l'ASL de Port Grimaud II a permis d'aborder l'état de la situation actuelle en matière d'ensablement et les solutions envisageables à plus ou moins court terme. Les points suivants, notamment, ont été évoqués durant cette réunion :

- État des lieux de l'ensablement ;
- Opérations de dragage envisageables ;
- Rôle du syndicat intercommunal de la Giscle ;
- Unicité du plan d'eau.

Il ressort de ce document que les dragages sur la Giscle sont nécessaires pour retrouver le tirant d'eau fixé par l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990.

Il est ainsi nécessaire de désigner un opérateur unique pour déposer et suivre l'instruction des dossiers d'autorisation auprès des services de l'État, et ce, sur une seule zone d'intervention.

Cependant, il convient de préciser que ce compte-rendu de cette réunion n'a pas été validé par l'ensemble des parties prenantes.

13.2.4. État de la nappe phréatique

Le Syndicat Intercommunal de Distribution d'Eau de la Corniche des Maures (SIDECM) a commandé un contrôle de la nappe alluviale de la Môle et de la Giscle. A ce titre, trois rapports ont été fournis en mars, juin et septembre 2011, suite à un hiver pluvieux sur le bassin versant de la Giscle.

Le tableau ci-après synthétise les données relevées dans les diagnostics réalisés à trois périodes différentes de l'année, et portant sur l'état du biseau salé.

Indice de révision : E Date : 08/04/2015	Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle	IN 932-1142 Page : 62
---	---	--------------------------

DIAGNOSTICS NAPPE ALLUVIALE MOLE ET GISCLE (2011)

Mars		Juin		Septembre	
Piézométrie	Pollution	Piézométrie	Pollution	Piézométrie	Pollution
+1,14m +0,29m (mars 2010)	Chlorure ZA Grimaud (444 mg/l)	-0,26m -0,61m (juin 2010)	Chlorure ZA Grimaud (492 mg/l)	+0,03m -0,66m (sept. 2010)	Chlorure ZA Grimaud (660 mg/l)

Tableau 12 : Diagnostic de la nappe alluviale de la Mole et de la Giscle (2011)

La problématique de gestion du biseau salé est au cœur des préoccupations des différents intervenants et gestionnaires des services de l'eau. Par le passé, une remontée du biseau salé a été observée du fait de forts pompages dans le champ captant de la Giscle notamment. Désormais, le Syndicat Intercommunal de Distribution d'Eau de la Corniche des Maures (SIDECM) a mis en place divers outils pour faire baisser la pression sur les ressources en eaux :

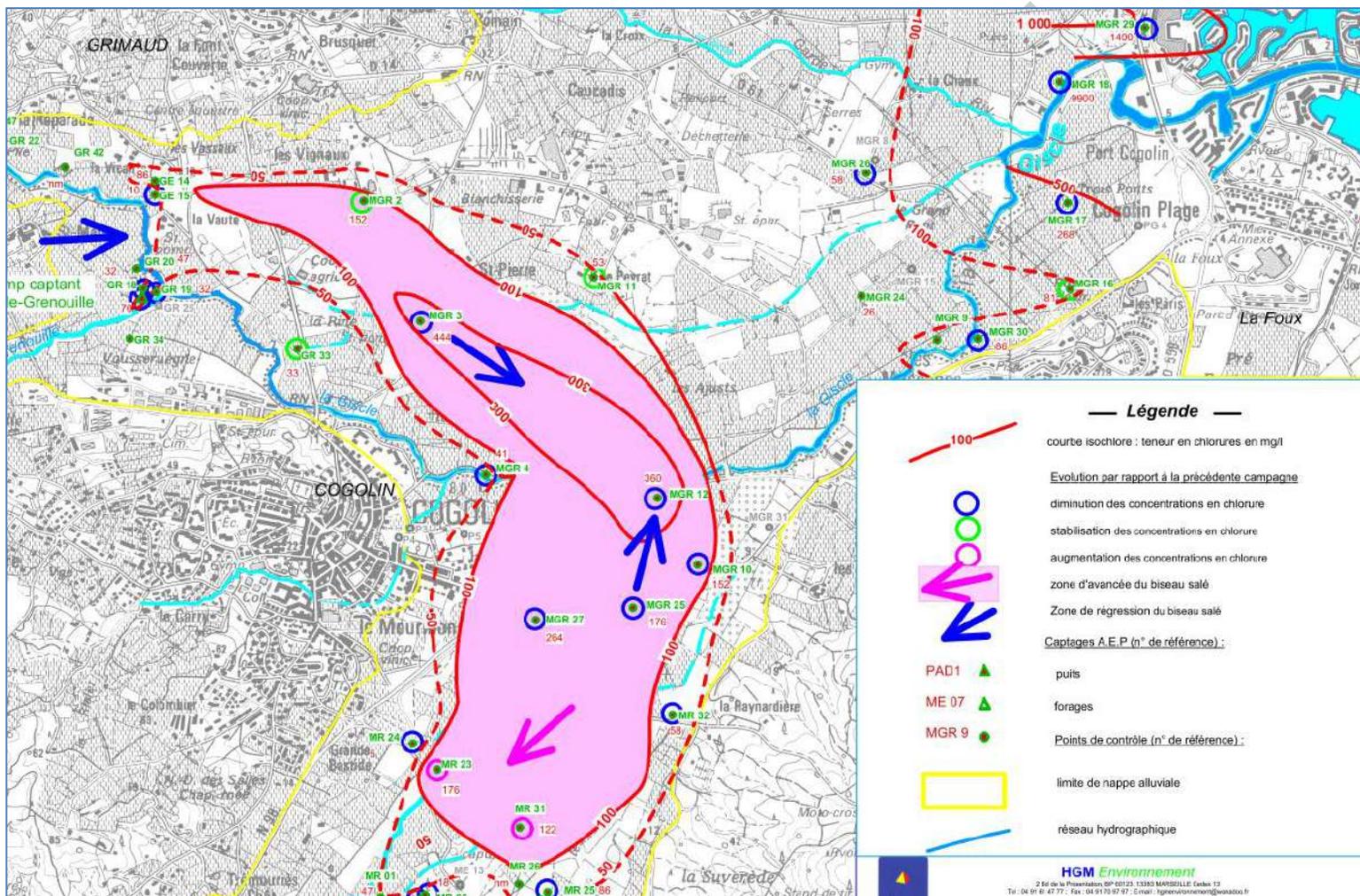
- Mise en place d'une ressource en eau brute : barrage de la Verne ;
- Mise en place d'une alimentation en eau brute par le canal de Provence ;
- Mise en place des périmètres de protection des captages ;
- Limitation des volumes prélevés en nappe alluviale ;
- Suivi constant des niveaux de chlorure dans la nappe.

Actuellement le SIDECM poursuit cet effort par :

- La recherche d'une alimentation complémentaire : alimentation par l'eau du canal de Provence via Ste Maxime ;
- La mise à jour des périmètres de protection rapprochés.

Ces mesures au long cours portent leur fruit et ont permis de constater une amélioration de la situation vis-à-vis du biseau salé.

Néanmoins la question du biseau salé reste très prégnante notamment lors des épisodes de sécheresse qui voit alors une remontée de celui-ci. Par ailleurs, la présence de pompages privés dans la zone de Grimaud aurait une influence sur le biseau salé (positions, volumes exhaurés).

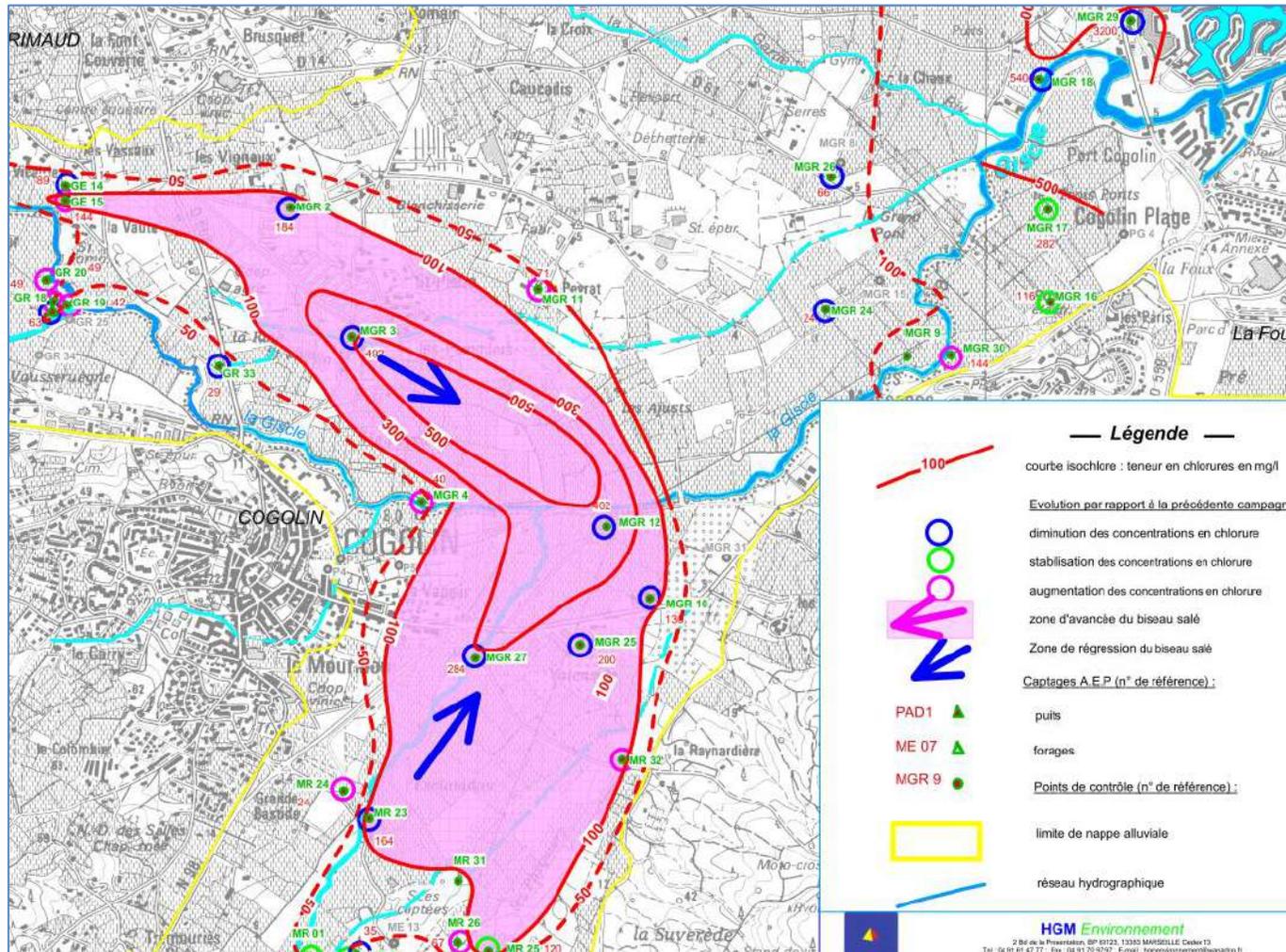


Données issues du rapport de la campagne de mars 2011

Indice de révision : E
Date : 08/04/2015

Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire
de la partie aval de la Giscle

IN 932-1142
Page : 64

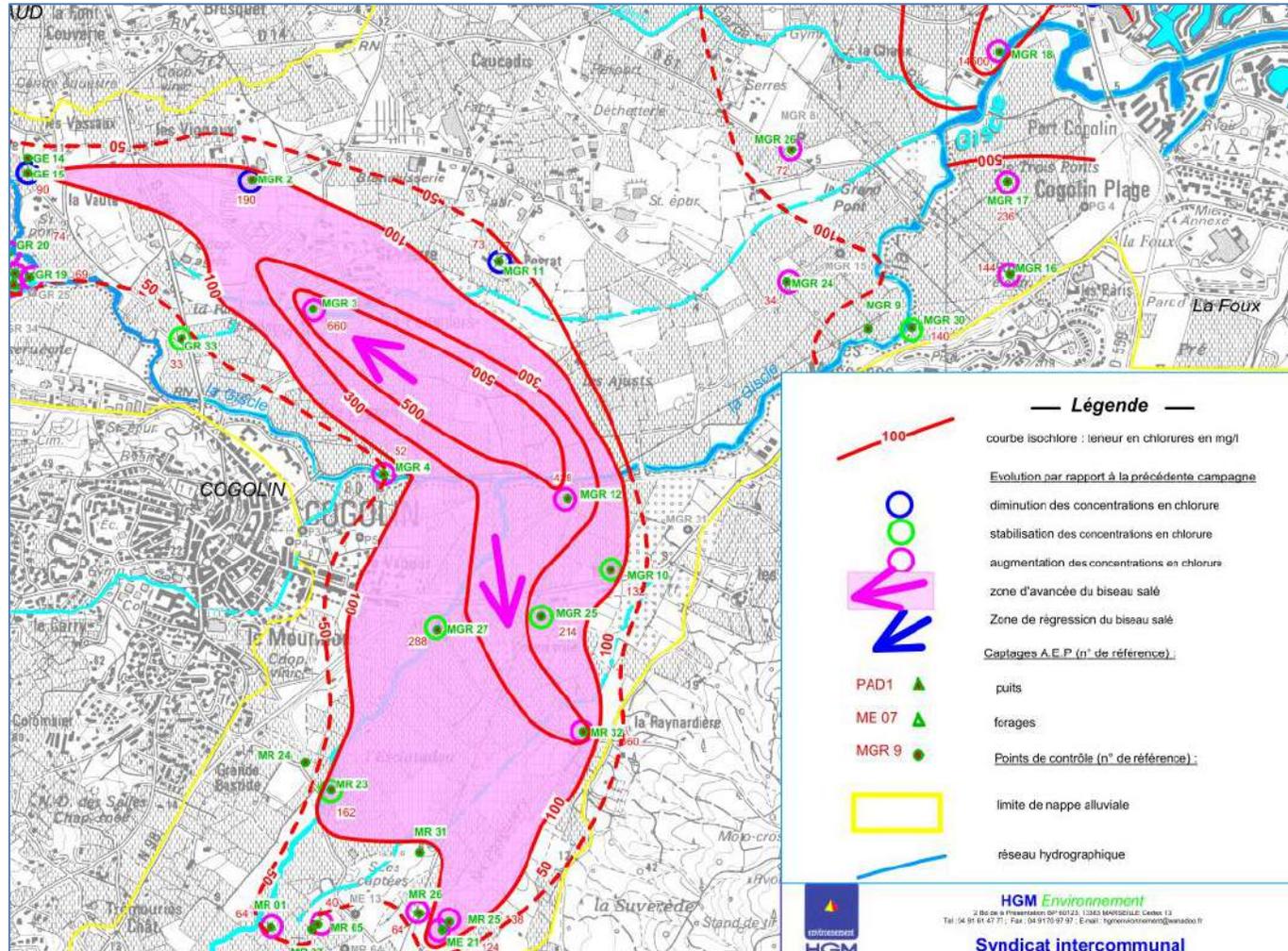


Données issues de la campagne de juin 2011

Indice de révision : E
Date : 08/04/2015

Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire
de la partie aval de la Giscle

IN 932-1142
Page : 65



Données issues de la campagne de septembre 2011

Indice de révision : E
Date : 08/04/2015

Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire
de la partie aval de la Giscle

IN 932-1142
Page : 66

13.2.5. État des cours d'eau affluents

L'étude IPSEAU (toujours en cours) a pour objectif d'étudier l'hydromorphologie du cours d'eau de La Garde, affluent de la Giscle d'un linéaire de 9,2 km. Il s'agit, dans cette étude, de comprendre le fonctionnement physique de la rivière.

Il ressort de cette étude :

- les dragages réalisés dans les années 1980 ont provoqué l'incision du lit de la Garde sur une profondeur de 1 mètre
- le profil d'équilibre du cours d'eau de la Garde est atteint
- la présence de remblais illégaux constitue un facteur défavorable pour la gestion des inondations dans le lit majeur des cours d'eau
- le rétablissement du fonctionnement naturel d'expansion des crues (remobilisation du lit majeur par la suppression de remblais) permettrait d'éviter l'inondation des zones à enjeux jusqu'à l'occurrence vicennale pour un montant de travaux de 3 600 000 euros (*inédit, Ipseau*)
- il y a un nombre important de protections sur les berges conduisant à une artificialisation croissante des cours d'eau
- des ouvrages ont été réalisés en octobre 2012 à la confluence du Vallon de Rascas et des nouveaux dépôts de sables et de graviers ont pu y être observés (mars 2013). Un curage y a également été effectué en amont du pont.
- plusieurs espèces remarquables ont pu être observées d'un point de vue faunistique : cistude (trois au total), grenouille agile, anguille, barbeau méridional.

En conclusion, l'objectif pour ce ruisseau serait d'atteindre un bon état morphologique anthropisé, c'est-à-dire mettre en œuvre des actions compatibles avec l'occupation humaine, comme par exemple :

- La création de zones d'expansion, divagation par décaissement de certaines parties de rives ;
- La création de zones de mobilité tolérables où le cours d'eau est laissé libre d'éroder les berges dans la limite des zones définies ;
- L'enlèvement de protections de berges minérales non justifiées ;
- La mise en place de berges en génie végétal ;
- Trouver des alternatives au curage avec la mise en place d'un suivi topographique.



 Confluence de La Garde avec le Vallon de Rascas

 Confluence de La Garde avec la Giscle

13.3. Exemple d'une création d'ASL dans les Alpes-Maritimes

Dans les Alpes-Maritimes, commune de Mandelieu-la-Napoule, pour des problèmes similaires (méandres de la Vieille Siagne, ralentissement du débit, envasement périodique) l'Association Syndicale Libre de la Siagne et de l'Argentière a été créée dans les années 1990 sous l'égide de l'État (Direction Départementale de l'Équipement) afin de gérer l'entretien de la Vieille Siagne et les dragages nécessaires à la navigabilité du cours d'eau.

En font partie les propriétaires riverains et la commune de Mandelieu-la Napoule.

De façon périodique, cette ASL demande des autorisations à l'État pour exécuter des dragages d'entretien compte tenu de l'envasement de la Vieille Siagne.

À ce titre, ACRI-IN a été chargé en 2012 de constituer un dossier de déclaration à déposer à la DDTM pour un volume de 1 800 m³.

À cette occasion, la DDTM a rappelé tout l'intérêt qu'elle portait à une étude hydraulique de la zone sous gestion de l'ASL de façon à supprimer les causes de l'envasement par une suppression d'obstacles situés notamment au confluent avec la Siagne recalibrée.

Cette solution plus globale et pérenne offrirait l'avantage pour l'ASL de ne pas déposer de multiples dossiers de dragages et pour l'État un traitement plus global du dossier.

L'illustration en page suivante permet de localiser ce projet.



○ Secteur d'intervention

Curage de la Vieille Siagne

<p>Indice de révision : E Date : 08/04/2015</p>	<p>Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle</p>	<p>IN 932-1142 Page : 70</p>
---	--	----------------------------------

13.4. Questionnaires

13.4.1. Questionnaire adressé aux ASL



Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez



Questionnaire à l'attention des Associations syndicales



Madame, Mademoiselle, Monsieur,

J'ai le plaisir de vous informer qu'un travail d'audit est réalisé dans le cadre du Contrat de rivière de la Giscle et des fleuves côtiers du Golfe de Saint-Tropez et du volet « *Gestion des embouchures et du transit sédimentaire de la Giscle et des fleuves côtiers* ».

Je rappelle que la Giscle est un cours d'eau non domanial privé, situé entre les communes de Cogolin et de Grimaud. L'entretien de ce cours d'eau est réalisé par les propriétaires, dans la limite de leur propriété.

Précisément, le dépôt de multiples dossiers de demandes d'autorisation ou de déclaration de dragages est à présent refusé par l'État qui souhaite une vision globale de ce fleuve côtier, ce qui pose le problème de son entretien par rapport aux conditions de navigation posées par l'arrêté préfectoral de navigation de 1990.

Engagée dans une démarche de réflexion pour l'amélioration de la gestion du dragage des tronçons navigables de la Giscle, la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite travailler en lien avec les usagers du territoire pour la désignation d'un opérateur unique qui sera chargé de la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle.

Ce questionnaire a pour objectif de définir les usages de la Giscle aval ainsi que les attentes des riverains en termes de navigation. Il permettra d'aider à définir l'opérateur unique adéquat pour la gestion de la partie aval de la Giscle. Un questionnaire a également été adressé à l'ensemble des autres riverains concernés par ce projet.

QUESTIONNAIRE

Pouvez-vous préciser vos coordonnées (adresse, numéro de téléphone et mail) :

Adresse :

.....

.....

Code postal : Commune : Tél :

Mail :

Avez-vous été saisi au sujet d'une gêne ressentie par les propriétaires au sujet de l'ensablement de la Giscle ?

OUI NON

De quel type de gêne s'agissait-il (navigation dangereuse, pollution, inondation, etc.) ?

.....

.....

.....
.....
Quel est l'état des quais et appontements ?

TRES BON BON MEDIOCRE MAUVAIS TRES MAUVAIS

Avez-vous déjà réalisé des dragages dans le cours d'eau de la Giscle ? OUI NON

Si oui, avez-vous eu des difficultés à obtenir une autorisation de la part des services de l'Etat ?

OUI NON AUTRE :

.....
.....
Si possible, fournir un extrait de l'arrêté préfectoral autorisant les dragages.

Quelle était la qualité des sédiments prélevés : granulométrie, physico-chimie¹ (métaux lourds notamment), Polychlorobiphényles (PCB), Tributylétain (TBT) ?

.....
.....
Avez-vous des attentes particulières en matière de navigation et de gestion de la partie aval de la Giscle ?

.....
.....
Selon vous, la désignation d'un opérateur unique assurant la gestion des dragages et de la navigation permettra-t-elle d'améliorer la situation ?

.....
.....
Merci de votre contribution qui permettra de déterminer la meilleure gestion

¹ L'analyse physico-chimique d'un cours d'eau permet d'en évaluer sa qualité. Des prélèvements sont réalisés et des échantillons envoyés à des laboratoires. Les résultats transmis sont ensuite analysés par rapport aux seuils légaux.

à mettre en place sur la partie terminale de la Giscle.

Retour du questionnaire

Par courrier à l'adresse suivante :

ACRI-IN (M. D'ARABIAN) 260, route du Pin Montard, BP 234, 06904 SOPHIA-ANTIPOLIS Cedex

Par mail à l'adresse de messagerie suivante : maud.guidoni@acri-in.fr

En mains propres à la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez, Service Cours d'eau (Bâtiment le Grand Sud, 2 rue Blaise Pascal, 83310 COGOLIN) Horaires d'ouverture : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h (04.94.55.70.30)

Pour toute question, veuillez contacter le bureau d'études ACRI-IN : 04.92.96.71.26

13.4.2. Questionnaire adressé aux entreprises



Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez



Questionnaire à l'attention des entreprises



Madame, Mademoiselle, Monsieur,

J'ai le plaisir de vous informer qu'un travail d'audit est réalisé dans le cadre du Contrat de rivière de la Giscle et des fleuves côtiers du Golfe de Saint-Tropez et du volet « *Gestion des embouchures et du transit sédimentaire de la Giscle et des fleuves côtiers* ».

Je rappelle que la Giscle est un cours d'eau non domanial privé, situé entre les communes de Cogolin et de Grimaud. L'entretien de ce cours d'eau est réalisé par les propriétaires, dans la limite de leur propriété.

Précisément, le dépôt de multiples dossiers de demandes d'autorisation ou de déclaration de dragages est à présent refusé par l'État qui souhaite une vision globale de ce fleuve côtier, ce qui pose le problème de son entretien par rapport aux conditions de navigation posées par l'arrêté préfectoral de navigation de 1990.

Engagée dans une démarche de réflexion pour l'amélioration de la gestion du dragage des tronçons navigables de la Giscle, la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite travailler en lien avec les usagers du territoire pour la désignation d'un opérateur unique qui sera chargé de la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle.

Ce questionnaire a pour objectif de définir les usages de la Giscle aval ainsi que les attentes des riverains en termes de navigation. Il permettra d'aider à définir l'opérateur unique adéquat pour la gestion de la partie aval de la Giscle. Un questionnaire a également été adressé à l'ensemble des riverains concernés par ce projet et aux ASL.

QUESTIONNAIRE

Pouvez-vous préciser vos coordonnées (adresse, numéro de téléphone et mail) :

Adresse :

.....

.....

Code postal : Commune : Tél :

Mail :

Remarquez-vous une gêne de vos clients par rapport à l'ensablement de la Giscle (accès, accostage)?

OUI NON

De quel type de gêne s'agissait-il (navigation dangereuse, pollution, inondation, etc.) ?

.....

.....

.....

Questionnaire à l'attention des entreprises

.....
Quel est l'état des quais et appontements ?

TRES BON BON MEDIOCRE MAUVAIS TRES MAUVAIS

Quelles sont leurs caractéristiques (profondeur des fondations, palplanches battues à ...m avec ou sans tirants, etc.) ?

.....
.....
.....
.....

Avez-vous déjà réalisé des dragages dans le cours d'eau de la Gisle ? OUI NON

Si oui, avez-vous eu des difficultés à obtenir une autorisation de la part des services de l'Etat ?

OUI NON AUTRE :

.....
.....

Si possible, fournir un extrait de l'arrêté préfectoral autorisant les dragages.

Quelle était la qualité des sédiments prélevés : granulométrie, physico-chimie¹ (métaux lourds notamment), Polychlorobiphényle (PCB), Tributylétain (TBT) ?

.....
.....
.....
.....

Avez-vous des attentes particulières en matière de navigation et de gestion des dragages sur la partie aval de la Gisle ?

.....
.....
.....

¹ L'analyse physico-chimique d'un cours d'eau permet d'en évaluer sa qualité. Des prélèvements sont réalisés et des échantillons envoyés à des laboratoires. Les résultats transmis sont ensuite analysés par rapport aux seuils légaux.

13.4.3. Questionnaire adressé aux propriétaires



Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez



Questionnaire à l'attention des propriétaires



Madame, Mademoiselle, Monsieur,

J'ai le plaisir de vous informer qu'un travail d'audit est réalisé dans le cadre du Contrat de rivière de la Giscle et des fleuves côtiers du Golfe de Saint-Tropez et du volet « *Gestion des embouchures et du transit sédimentaire de la Giscle et des fleuves côtiers* ».

Je rappelle que la Giscle est un cours d'eau non domanial privé, situé entre les communes de Cogolin et de Grimaud. L'entretien de ce cours d'eau est réalisé par les propriétaires, dans la limite de leur propriété.

Précisément, le dépôt de multiples dossiers de demande d'autorisation ou de déclaration de dragages est à présent refusé par l'État, qui souhaite une vision globale de ce fleuve côtier, ce qui pose le problème de son entretien par rapport aux conditions de navigation posées par l'arrêté préfectoral de navigation de 1990.

Engagée dans une démarche de réflexion pour l'amélioration de la gestion du dragage des tronçons navigables de la Giscle, le Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite travailler en lien avec les usagers du territoire pour la désignation d'un opérateur unique qui sera chargé de la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle.

Ce questionnaire a pour objectif de définir les usages de la Giscle aval ainsi que les attentes des riverains en termes de navigation. Il permettra d'aider à définir l'opérateur unique adéquat pour la gestion de la partie aval de la Giscle. Un questionnaire a également été adressé à l'ensemble des autres riverains concernés par ce projet.

QUESTIONNAIRE

Pouvez-vous préciser vos coordonnées (adresse, numéro de téléphone et mail) :

Adresse :

.....

.....

Code postal : Commune : Tél :

Mail :

Possédez-vous un bateau ? OUI NON

Si oui :

- S'agit-il d'un bateau à voile ou à moteur ? VOILE MOTEUR
- Quelles sont ses caractéristiques ?
 - Longueur : Largeur :
 - Tirant d'eau :

Questionnaire à l'attention des propriétaires

- Fréquence de sortie :
- Type de navigation (plaisance, pêche) :
- Modes d'amarrage :
- Linéaire de quai :
- Type et état des quais :

Pouvez-vous fournir en complément :

- un extrait de l'acte de francisation de votre bateau
- des photos

Etes-vous gêné par l'ensablement de la Gisclé ? OUI NON

De quel type de gêne s'agit-il (pollution, inondation, etc.) ?

.....
.....
.....
.....

Quel est l'état des quais et appontements ?

TRES BON BON MEDIOCRE MAUVAIS TRES MAUVAIS

Quelles sont leurs caractéristiques (profondeur des fondations, palplanches battues à ...m avec ou sans tirants, etc.) ?

.....
.....
.....
.....

Avez-vous déjà réalisé des dragages dans le cours d'eau de la Gisclé ? OUI NON

Si oui, avez-vous eu des difficultés à obtenir une autorisation de la part des services de l'Etat ?

OUI NON AUTRE :

.....
.....

Si possible, fournir un extrait de l'arrêté préfectoral autorisant les dragages.

Questionnaire à l'attention des propriétaires

Quelle était la qualité des sédiments prélevés : granulométrie, physico-chimie¹ (métaux lourds notamment), Polychlorobiphényle (PCB), Tributylétain (TBT) ?

.....
.....
.....
.....

Avez-vous des attentes particulières en matière de navigation et de gestion des dragages de la partie aval de la Gisclé ?

.....
.....
.....
.....

Selon vous, la désignation d'un opérateur unique permettra-t-elle d'améliorer la situation ?

.....
.....
.....

Merci de votre contribution qui permettra de déterminer la meilleure gestion à mettre en place sur la partie terminale de la Gisclé.

Retour du questionnaire

Par courrier à l'adresse suivante :

ACRI-IN (M ; D'ARABIAN) 260, route du Pin Montard, BP 234, 06904 SOPHIA-ANTIPOLIS Cedex

Par mail à l'adresse de messagerie suivante : maud.guidoni@acri-in.fr

En mains propres à la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez, Service Cours d'eau (Bâtiment le Grand Sud, 2 rue Blaise Pascal, 83310 COGOLIN) Horaires d'ouverture : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h (04.94.55.70.30)

Pour toute question, veuillez contacter le bureau d'études ACRI-IN : 04.92.96.71.26

¹ L'analyse physico-chimique d'un cours d'eau permet d'en évaluer sa qualité. Des prélèvements sont réalisés et des échantillons envoyés à des laboratoires. Les résultats transmis sont ensuite analysés par rapport aux seuils légaux.



***Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle***

Compte rendu de réunion avec le Directeur de Port Grimaud 1

N° Réf. : IN 932-1142

J L D N O T E 9 3 2 1 1 4 2 A



260, route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis cedex
FRANCE

web : <http://www.ACRI-IN.fr>
Tel : 04 92 96 29 00
Fax : 04 93 95 80 98
e-mail : info@ACRI-IN.fr

Edition du document

	Nom	Date
Rédigé par	Jean-Luc d'ARABIAN	22-07-2014
Vérifié par		
Validé par		

Versions et Modifications

Version	Date	Description	Modifications
A	22-07-2014	Rédaction compte rendu	-

SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE	4
2. RAPPEL DES RÈGLES DE NAVIGATION SUR LA GISCLE	5
3. OBJECTIF DE LA MISSION	5
4. SYNTHÈSE DES ENTRETIENS AVEC LE DIRECTEUR DU PORT	5

1. Préambule

La Giscle est un cours d'eau non domanial représentant la limite physique entre la commune de Cogolin et la commune de Grimaud. Conformément au code de l'environnement, ce cours d'eau doit être entretenu régulièrement pour garantir le bon écoulement des eaux. Le caractère privé du fleuve entraîne des difficultés d'application de ces textes, eu égard à la multiplicité des acteurs concernés par cet entretien (riverains, associations syndicales, communes, ports).

Il convient de rappeler qu'au titre de l'article R214-1 du Code de l'environnement, l'entretien des cours d'eau ou des canaux peut être soumis à autorisation ou à déclaration en fonction du volume de sédiments extraits au cours d'une année.

« 3. 2. 1. 0. Entretien de cours d'eau ou de canaux, à l'exclusion de l'entretien visé à l'article L. 215-14 réalisé par le propriétaire riverain, du maintien et du rétablissement des caractéristiques des chenaux de navigation, des dragages visés à la rubrique 4. 1. 3. 0 et de l'entretien des ouvrages visés à la rubrique 2. 1. 5. 0, le volume des sédiments extraits étant au cours d'une année :

1° Supérieur à 2 000 m³ (A) ;

2° Inférieur ou égal à 2 000 m³ dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence S1 (A) ;

3° Inférieur ou égal à 2 000 m³ dont la teneur des sédiments extraits est inférieure au niveau de référence S1 (D).

L'autorisation est valable pour une durée qui ne peut être supérieure à dix ans. L'autorisation prend également en compte les éventuels sous-produits et leur devenir.

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, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet :

Destruction de plus de 200 m² de frayères (A) ;

Dans les autres cas (D). »

Extraits de la nomenclature eau (Tableau de l'article R. 214-1 du code de l'environnement)

2. Rappel des règles de navigation sur la Giscle

Il ressort de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990 que :

- La navigation est interdite sur la Giscle en amont de la RN98 ;
- En aval de cette route, la navigation et le stationnement sont limités aux bateaux d'une longueur inférieure à 15m sur la Giscle et 10m sur la Gisclette (cf. carte ci-après) ;
- La vitesse est limitée à 3 nœuds sur la Giscle et 2 nœuds sur la Gisclette ;
- Le stationnement est interdit en dehors des zones d'accostage ;
- Le chenal de 15m de largeur est dragué aux profondeurs -2,50m NGF en aval et -2,20m NGF en amont ;
- Le chenal de 10m de largeur sur la Gisclette doit être dragué à la profondeur de 1,50m NGF.

3. Objectif de la mission

La Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite ainsi désigner **un opérateur unique**, afin de gérer les problématiques de dragages et de police de la navigation, et ce, conformément à la volonté de l'État.

Dans cet objectif, la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez a désigné le Bureau d'études ACRI-IN pour effectuer d'une part un travail de recensement des études, des types juridiques d'opérateurs susceptibles d'intervenir, d'autre part de questionner par écrit et rencontrer les principaux acteurs riverains de la Giscle.

4. Synthèse des entretiens avec le Directeur du port

Limites d'intervention

Le Directeur rappelle tout d'abord les limites d'intervention de l'ASL Port Grimaud 1.

À ce titre, le linéaire sur la Giscle est peu important ; la future contribution financière devra en tenir compte.

En revanche, il souligne l'obligatoire prise en compte des amarrages existant au-delà du pont de la RN98, en dehors de la zone théoriquement navigable. Étant donné l'utilisation de la Giscle pour amarrer des bateaux, il conviendrait selon lui de faire entrer ces utilisateurs dans l'assiette des riverains qui doivent financièrement participer à l'entretien de la Giscle.

Embouchure de la Giscle

Deux problématiques sont à distinguer :

- Apports sédimentaires annuels habituels ;
- Apports sédimentaires hors normes ;

Un besoin important se fait sentir chaque année en ce qui concerne les dragages de la passe d'entrée du port.

Budget annuel des dragages

- 130 000 € / 150 000 € / an à répartir sur les 3 concessions.

Conclusion

M. Besse fait part d'un besoin crucial d'une structure pour mettre en œuvre un budget pour l'entretien régulier et pérenne afin de limiter l'apport sédimentaire avec contribution obligatoire pour les usagers de la Giscle.





***Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle
Compte rendu de réunion avec le Président de l'ASL de Port Cogolin (M. Escoffier)***

N° Réf. : IN 932-1142

J L D A N O T E 9 3 2 1 1 4 2 0



260, route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis cedex
FRANCE

web : <http://www.ACRI-IN.fr>
Tel : 04 92 96 29 00
Fax : 04 93 95 80 98
e-mail : info@ACRI-IN.fr

2. Rappel des règles de navigation sur la Giscle

Il ressort de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990 que :

- La navigation est interdite sur la Giscle en amont de la RN98 ;
- En aval de cette route, la navigation et le stationnement sont limités aux bateaux d'une longueur inférieure à 15m sur la Giscle et 10m sur la Gisclette (cf. carte ci-après) ;
- La vitesse est limitée à 3 nœuds sur la Giscle et 2 nœuds sur la Gisclette ;
- Le stationnement est interdit en dehors des zones d'accostage ;
- Le chenal de 15m de largeur est dragué aux profondeurs -2,50m NGF en aval et -2,20m NGF en amont ;
- Le chenal de 10m de largeur sur la Gisclette doit être dragué à la profondeur de 1,50m NGF.

3. Objectif de la mission

La Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite désigner **un opérateur unique** afin de gérer les problématiques de dragages et de police de la navigation, et ce, conformément à la volonté de l'État.

Dans cet objectif, la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez a désigné le Bureau d'études ACRI-IN pour effectuer d'une part un travail de recensement des études, des types juridiques d'opérateurs susceptibles d'intervenir, d'autre part de questionner par écrit et rencontrer les principaux acteurs riverains de la Giscle.

4. Synthèse des entretiens avec le Président de l'Association

Limites d'intervention

Le Président rappelle tout d'abord les limites d'intervention de l'ASL Port Cogolin.

Il y a environ 150 bateaux amarrés dans le port pour 9 copropriétés ; le budget annuel des dragages est de 55 à 60 K€.

Dragages

Il dresse une liste des actions de l'Association : dragages d'entretien précédés d'analyses des sédiments, (une campagne d'entretien vient de se terminer au confluent), information des plaisanciers.

Des analyses de sédiments (réalisées par le laboratoire Eurofins) seront envoyées au bureau d'études (*non encore parvenues à ACRI-IN*).

Selon lui, sans la présence des gros bateaux et des voiliers, l'association n'a pas besoin de dragages.

Inondations

La situation actuelle des inondations de la Giscle est très préoccupante pour l'Association qui les attribue, en particulier, aux remblais présents notamment autour du Carrefour de la Foux.

Le Président évoque également deux évènements :

- la disparition, pour motifs politiques de la sablière de 6 ha, autrefois exploitée par « Madame Laure », au profit d'une déchèterie ; depuis cette date, le terrain s'effondre plus facilement ;
- la création du barrage de la Verne ; il semble, selon lui, que cet aléa se soit aggravé avec la construction de cet ouvrage.

Conclusion

M. Escoffier est favorable au respect des dispositions de l'arrêté préfectoral de 1990 ou à une ASA, structure qui serait ainsi responsable des projets de dragages dans la Giscle dans le cadre d'un budget réparti et équitablement et maîtrisé.



***Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle***

Compte rendu de réunion avec le Président de Port Grimaud 2

N° Réf. : IN 932-1142

J L D N O T E 9 3 2 1 1 4 2 A



260, route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis cedex
FRANCE

web : <http://www.ACRI-IN.fr>
Tel : 04 92 96 29 00
Fax : 04 93 95 80 98
e-mail : info@ACRI-IN.fr

2. Rappel des règles de navigation sur la Giscle

Il ressort de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990 que :

- La navigation est interdite sur la Giscle en amont de la RN98 ;
- En aval de cette route, la navigation et le stationnement sont limités aux bateaux d'une longueur inférieure à 15m sur la Giscle et 10m sur la Gisclette (cf. carte ci-après) ;
- La vitesse est limitée à 3 nœuds sur la Giscle et 2 nœuds sur la Gisclette ;
- Le stationnement est interdit en dehors des zones d'accostage ;
- Le chenal de 15m de largeur est dragué aux profondeurs -2,50m NGF en aval et -2,20m NGF en amont ;
- Le chenal de 10m de largeur sur la Gisclette doit être dragué à la profondeur de 1,50m NGF.

3. Objectif de la mission

La Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite ainsi désigner **un opérateur unique**, afin de gérer les problématiques de dragages et de police de la navigation, et ce, conformément à la volonté de l'État.

Dans cet objectif, la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez a désigné le Bureau d'études ACRI-IN pour effectuer d'une part un travail de recensement des études, des types juridiques d'opérateurs susceptibles d'intervenir, d'autre part de questionner par écrit et rencontrer les principaux acteurs riverains de la Giscle.

4. Synthèse des entretiens avec M. Troegeler

Limites d'intervention

M. Troegeler rappelle tout d'abord les limites d'intervention de l'ASL Port Grimaud 2.

Embouchure de la Giscle

M. Troegeler fait un long historique de la création du Port Grimaud, cité lacustre à l'origine avec les propriétés privées que nous connaissons et un plan d'eau également privé car sans communication avec la mer.

Compte tenu du nombre de bateaux et des besoins de la navigation de plaisance du port, une ouverture a été opérée ce qui a eu pour conséquence de conférer la domanialité publique à l'ensemble du plan d'eau et des ouvrages d'accostage.

Les aménagements successifs ont, semble-t-il, aggravé l'ensablement de l'embouchure du cours d'eau (Marines de Cogolin, ouvrages sur l'embouchure, etc.).

Budget annuel des dragages

Un besoin important se fait sentir chaque année en ce qui concerne les dragages de la Giscle et de la passe d'entrée du port : 130 000 € / 150 000 € an à répartir sur les 3 concessions portuaires.

Structure financière

M. Troegeler a lancé une l'ASL des riverains de la Giscle et de la Gisclette qui n'a pas fonctionné car dépourvue de base règlementaire.

Il rappelle à cet effet l'arrêt de la Cour de cassation du 20 octobre 2009 :

« ..constaté que l'ASL des riverains de la Giscle et de la Gisclette demandait le paiement de frais de dragage des cours d'eau engagés pour en assurer la navigabilité, la cour d'appel, qui a énoncé à bon droit que l'obligation faite aux propriétaires riverains par l'article 114 du code rural ancien (devenu l'article L. 215 14 du code de l'environnement) de curage régulier " afin de maintenir l'écoulement naturel des eaux, d'assurer la bonne tenue des berges et de préserver la faune et la flore dans le respect du bon fonctionnement des écosystèmes" ne pouvait être assimilée à une obligation d'assurer la navigabilité... »

Conclusion

M. Troegeler fait part du besoin important d'une structure pour mettre en œuvre un budget pour l'entretien régulier et pérenne afin de limiter l'apport sédimentaire avec contribution obligatoire pour les usagers de la Giscle.

Il ne voit pas l'ASA de façon favorable dans la mesure où seraient perdus la maîtrise des marchés et le fonctionnement général de l'organisme de droit public assujetti en particulier au code des marchés publics.

Il reste à notre disposition pour approfondir le sujet compte tenu de sa compétence sur le sujet.



***Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle***

***Compte rendu de réunion avec la Présidente de l'Association
de la Sauvegarde et de l'Aménagement de la Vallée de la Môle***

N° Réf. : IN 932-1142

J L D N O T E 9 3 2 1 1 4 2 A



260, route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis cedex
FRANCE

web : <http://www.ACRI-IN.fr>
Tel : 04 92 96 29 00
Fax : 04 93 95 80 98
e-mail : info@ACRI-IN.fr

2. Rappel des règles de navigation sur la Giscle

Il ressort de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990 que :

- La navigation est interdite sur la Giscle en amont de la RN98 ;
- En aval de cette route, la navigation et le stationnement sont limités aux bateaux d'une longueur inférieure à 15m sur la Giscle et 10m sur la Gisclette (cf. carte ci-après) ;
- La vitesse est limitée à 3 nœuds sur la Giscle et 2 nœuds sur la Gisclette ;
- Le stationnement est interdit en dehors des zones d'accostage ;
- Le chenal de 15m de largeur est dragué aux profondeurs -2,50m NGF en aval et -2,20m NGF en amont ;
- Le chenal de 10m de largeur sur la Gisclette doit être dragué à la profondeur de 1,50m NGF.

3. Objectif de la mission

La Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite ainsi désigner **un opérateur unique**, afin de gérer les problématiques de dragages et de police de la navigation, et ce, conformément à la volonté de l'État.

Dans cet objectif, la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez a désigné le Bureau d'études ACRI-IN pour effectuer d'une part un travail de recensement des études, des types juridiques d'opérateurs susceptibles d'intervenir, d'autre part de questionner par écrit et rencontrer les principaux acteurs riverains de la Giscle.

4. Synthèse des entretiens avec la Présidente de l'Association

Limites d'intervention

La Présidente rappelle tout d'abord les limites d'intervention de l'Association.

À ce titre, si les problèmes d'ensablement et des dragages de la Giscle ne concernent pas directement l'Association, en revanche, les travaux et les modifications sur la Giscle peuvent avoir certaines répercussions sur la Mole.

En tout état de cause, les projets de curages doivent prendre en compte l'environnement afin de ne pas détruire la faune.

Inondations

C'est surtout cet aléa qui préoccupe l'Association en automne et en hiver ; il semble, selon elle, que cet aléa se soit aggravé avec la construction du barrage de la Verne.

L'Aéroport International du Golfe de Saint-Tropez joue le rôle de champ d'expansion de crues et Madame Biron rappelle que la contestation du mouvement a contribué à faire échouer le projet "*Mise en sécurité de la*

totalité de la piste de l'Aéroport de La Mole qui prévoyait le détournement de la rivière La Mole (voir annexe).

Conclusion

Bien que non concernée, Madame Biron est favorable à une prise en mains par une structure responsable des projets de dragages dans la Giscle.

Association pour la Sauvegarde et l'Aménagement de la Vallée de La Mole – Enquête publique sur la mise en sécurité de la totalité de la piste d'aviation de l'aérodrome de La Mole

La rivière La Mole, dans le département du Var, draine l'eau descendue du Massif des Maures, collines fortement pentues, très boisées et encore relativement intactes. Elle coule d'Ouest en Est, suivant une vallée longue, étroite et encaissée, qui s'évase progressivement vers la plaine de Cogolin et de Grimaud. Elle est l'un des affluents principaux de la Giscle, « fleuve » très modeste qui se jette dans la Méditerranée près de Port-Grimaud, entre Saint-Tropez et Sainte-Maxime.

Le bassin versant de la Mole, en aval de l'aérodrome, contrôle une superficie de 100 km².



I - REGIME HYDRAULIQUE

Le régime hydraulique de la Mole, typique des cours d'eaux méditerranéens, est irrégulier, faisant alterner de longs et sévères étiages estivaux, (modérés par les apports du débit réservé du barrage, situé sur la rivière la Verne, principal affluent de La Mole) avec des crues débordantes fréquentes et subites, responsables d'inondations de grande ampleur.

Pour mémoire, les dernières inondations ont causé une fois de plus de grosses perturbations et beaucoup de dégâts, heureusement sans victimes humaines, à la suite des fortes pluies qui se sont abattues sur le Var du 8 au 10 novembre derniers.

Ces inondations impactent la commune de La Mole, en amont et à la hauteur de l'aérodrome. En aval, elles affectent une partie des territoires situés sur les communes de Cogolin, Grimaud, Port-Grimaud et Gassin, plaines agricoles de plus en plus peuplées et urbanisées.

Le terrain de très faible pente sur lequel s'est installé l'aérodrome en fond de vallée constitue une zone naturelle d'expansion de ces inondations. C'est l'une des premières zones affectées lors des crues de la rivière.

II - UN ESPACE NATUREL D'UNE RARE RICHESSE ECOLOGIQUE

(Éléments essentiellement extraits du dossier soumis à l'enquête publique et de ses annexes)

La vallée de La Mole présente une forêt riveraine qui structure le paysage et qui contraste, par son verdissement et ses variations au rythme des saisons, avec les versants xériques de maquis et subéraie.

A . Végétaux

La ripisylve de La Mole constitue une des richesses de la vallée, marquée par un boisement bien conservé d'aulnes, de frênes et bordé de pelouses humides. D'autres espèces arbustives telles que le sureau, l'orme, le houx, le noisetier, l'aubépine le lierre et le fusain et des espèces arborées telles que le peuplier, le frêne, le saule, le tilleul, le micocoulier, l'ailante et le cyprès ont été observées.

La coupe rase de la ripisylve face à la piste (servitude aéronautique) a effacé ses caractéristiques floristiques (aspect de « simple fossé agricole »)

L'étude floristique de la zone d'étude a révélé un **enjeu de conservation élevé** concernant la végétation associée au cours d'eau de La Mole.

Plusieurs de ses éléments d'intérêt patrimonial sont inscrits au livre rouge national.

Espèce	Abondance et dispersion sur le site d'étude	Protection Europe / France / PACA	Livre Rouge France	Dispersion et abondance en France*	Rareté 83 (Roux & Nicolas 2001)	Enjeu local de conservation
<i>Carex olbiensis</i>	Isolée, localisée	PACA	Tome 2	Localisée. Peu abondante	Assez rare Non menacée	+
<i>Osmunda regalis</i>	Dispersée, Peu abondante	PACA		Répondue Abondante	Assez rare Non menacé	+
<i>Polystichum setiferum</i>	Isolée, Localisée	PACA		Répondue Abondante	Assez rare Non menacé	+
<i>Carex depressa</i>	Isolée, Localisée	PACA		Localisée Rare à commune	Assez rare Non menacé	+
<i>Phalaris aquatica</i>	Dispersée, Très abondante	PACA		Localisée Abondante	Statut incertain	+
<i>Vitis vinifera ssp. sylvestris</i>	Localisée, 2 individus	FRANCE	Tome 2 (provisoire)	Dispersée Très peu abondante	Vulnérable	+++

*Dispersion : par rapport à la totalité des départements ; Abondance : abondance observée sur les stations connues (indépendamment de la répartition, cf. RABINOWITZ *et al.* 1986), pour les Fougères d'après PRELLI 2001, pour les Orchidées d'après BOURNERIAS *et al.* 2005, pour les autres sources diverses notamment Léger (non publ.).

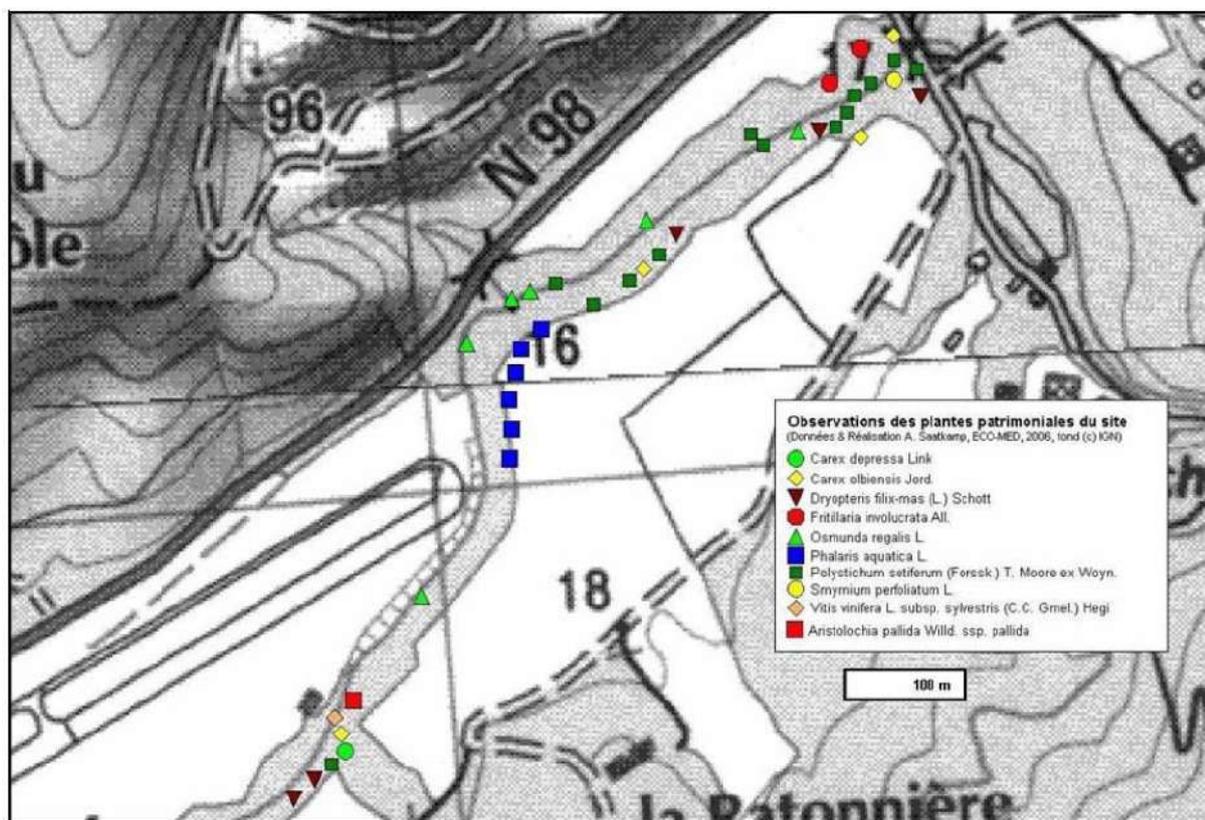
+ : enjeu faible à modéré

++ : enjeu modéré à fort

+++ : enjeu fort à très fort

Étude d'impact du projet de mise aux normes et sécurisation de l'Aéroport international du Golfe de Saint-Tropez, La Mole (83) (Réf : 0909-287-RP-AIST-21)

44



Une valeur patrimoniale forte a nettement pu être mise en évidence à la fois par l’inventaire des espèces protégées et par l’étude de leur composition floristique.

B. Insectes

86 espèces ont été recensées sur la zone d’étude.

Le peuplement inventorié s’est révélé diversifié et caractéristique des habitats de ripisylves et de prairies mésophiles des plaines méditerranéennes.

Deux espèces protégées ont été observées :

la Diane (*Zerynthia polyxena*) et la Cordulie à corps fin (*Oxygastra curtisii*).

Une espèce non protégée mais rarissime en France continentale (on la croyait disparue depuis plusieurs décennies) a également été recensée sur la zone d’étude : la sauterelle Decticelle orientale (*Rhacocleis germanica*).



Enfin, cinq autres espèces renforcent l’intérêt entomologique du site par leur caractère bio-indicateur ou bio-géographique particulier, ou par leur

relative rareté.

Ainsi, l'entomofaune recensée sur la zone d'étude présente un enjeu de conservation fort.

B. Faune aquatique

L'inventaire par pêche électrique a permis de recenser cinq espèces de poissons : Chevesne, *Squalius cephalus* ; Anguille européenne, *Anguilla anguilla* ; Gardon, *Rutilus rutilus* ; Epinoche, *Gasterosteus aculeatus* et Goujon, *Gobio gobio* et un crustacé décapode, l'Écrevisse américaine (*Orconectes limosus*) se répartissant comme suit du point de vue des effectifs.

Espèces	Densité /ha	% effectif	Biomasse Kg/ha	% poids
Chevesne CHE	1048	44	31	30
Anguille ANG	928	35	73	62
Gardon GAR	241	12	5	6
Goujon GOU	241	8	2	2
Epinoche EPI	17	<1	≈	≈
Ecre. Améric. OCL	17	<1	≈	≈
TOTAL – DS = 6	2490		116	

Bien que relativement faible, la diversité spécifique n'est pas très éloignée du maximal observé dans le secteur, ce qui indique que **La Mole présente un intérêt du point de vue de l'ichtyofaune.**

L'Anguille européenne est visée par le règlement communautaire N° 1100/2007 (plan de gestion de l'Anguille pour chacun de ses bassins hydrographiques)

Cette espèce bénéficie d'un classement comme vulnérable dans le livre rouge des espèces menacées

Au regard du nombre élevé d'Anguilles capturées (tous stades confondus) et de l'attention grandissante dont bénéficie cette espèce, il semble indispensable de **considérer l'Anguille comme espèce à enjeux locaux de conservation moyens à forts.**

La Mole offre des conditions favorables pour leur maintien voire leur développement en permettant aussi bien la reproduction que le développement des alevins et juvéniles jusqu'au stade adulte.

C. Batraciens

Le seul élément à forte valeur patrimoniale, la **Grenouille agile** (*Rana dalmatina*), a été observé dans la ripisylve de la Mole à quelques centaines de mètres en aval, mais semble absent de la zone d'étude *sensu stricto* et n'y trouve pas de lieu de reproduction favorable.

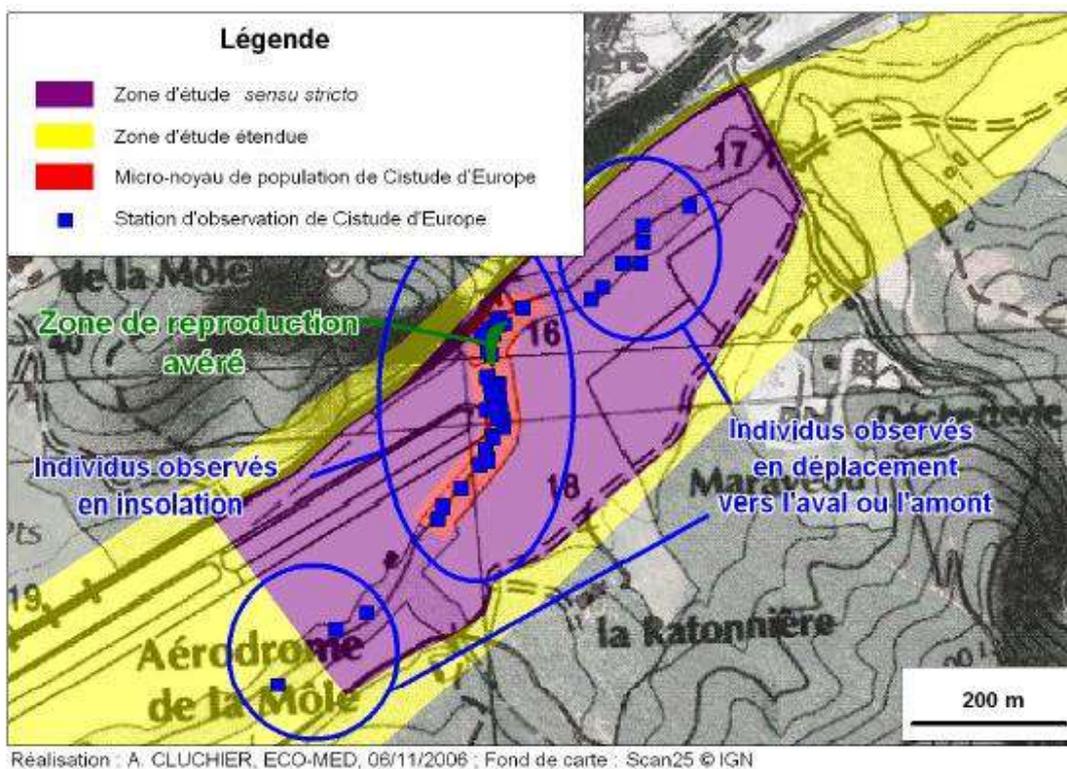
C. Herpétofaune

Le Massif des Maures a le privilège d'accueillir quelques unes des espèces végétales et animales les plus menacées d'Europe.

C'est notamment le cas pour deux espèces phares de l'herpétofaune française : la **Cistude d'Europe**, localisée, pour la Provence, également en Camargue, et la **Tortue d'Hermann**, localisée, elle, pour la France continentale, uniquement dans les Maures.

La problématique de conservation, sur le plan herpétologique, s'oriente de fait principalement vers ces deux espèces de chéloniens vulnérables voire menacés d'extinction en France continentale en ce qui concerne la Tortue d'Hermann.

Malgré la forte pression de prospection appliquée, **aucune Tortue d'Hermann n'a été observée sur ou à proximité immédiate de la zone d'étude**. Ce résultat est corroboré par les études spécifiques menées par la SOPTOM dans ce secteur géographique (Barbara Livoreil, comm. pers.). Il semblerait que les grandes prairies et les berges de La Mole ne soient que très peu favorables à cette espèce dans cette portion de la vallée, par ailleurs, pourtant, très bien représentée à proximité immédiate de la zone d'étude.



Localisation de la population de Cistude d'Europe

Une forte population de Cistude d'Europe existe par contre sur la zone vouée à être remaniée. Cette zone accueille en effet un micro-noyau de population relativement dense de Tortue Cistude.

La reproduction *in situ* semble avérée. La zone en aval du micro-noyau de population est largement utilisée comme zone d'alimentation. Des échanges avec les autres micro-noyaux de population ont lieu aussi bien en amont qu'en aval.

Par ailleurs, la ripisylve encore intacte accueille une espèce relativement rare dans les départements méditerranéens : la **Couleuvre d'Esculape**, qui revêt à ce titre une valeur patrimoniale modérée.

Les autres espèces avérées dans la zone d'étude sont :

le Psammodrome d'Edwards (*Psammodromus hispanicus edwardsianus*), le Lézard des murailles (*Podarcis muralis muralis*), le Lézard vert occidental (*Lacerta bilineata bilineata*), la Couleuvre de Montpellier (*Malpolon monspessulanus monspessulanus*), la Couleuvre vipérine (*Natrix maura*).

Ces espèces présentent dans ce contexte un enjeu de conservation moindre.

D . Oiseaux

Parmi les espèces patrimoniales, huit présentent pour le site une **valeur patrimoniale faible**. Ces espèces, parfois assez communes pour certaines d'entre elles (*Pic vert*, *Tourterelle des bois*, *Tarier pâtre...*), ne présentent pas d'enjeu localement.

Deux espèces présentent une **valeur patrimoniale modérée** : le **Petit-duc scops** et le **Martin-pêcheur d'Europe**. La première espèce niche dans les grands et vieux arbres présents dans la ripisylve, tandis que la seconde nidifie très certainement dans les berges présentant des talus meubles dans lesquels les oiseaux creusent leur nid.

Seules ces deux dernières espèces présentent un enjeu de conservation vis-à-vis du futur aménagement.

E . Mammifères

Seules les espèces suivantes ont été notées sur le site lors des inventaires : Lapin de garenne (*Oryctolagus cuniculus*), Chevreuil (*Capreolus capreolus*) et Sanglier (*Sus scrofa*).

L'analyse bibliographique renseigne sur la présence dans le secteur géographique « large » (commune de La Mole) de deux espèces de chauves-souris à forte valeur patrimoniale :

- **Le Murin de Bechstein** (*Myotis bechsteini*), renseigné sur la fiche ZNIEFF du site n° 83-132- 100 « Vallées de la Giscle et de La Mole » en passage et migration. L'espèce a également été capturée en 1996 au lieu dit « La Bauduffe » au dessus de La Mole (83) (ROMBAUT & CHEVALLIER, 1996).
- **La Pipistrelle de Kuhl** (*Pipistrellus kuhli*), également capturée en 1996 au lieu dit « La Bauduffe » (ROMBAUT & CHEVALLIER, 1996).

Concernant globalement les chiroptères, une recherche d'habitats pouvant potentiellement constituer des gîtes de reproduction, d'hibernation ou de repos diurne a été réalisée en octobre 2005. Aucun de ces sites n'ayant été pressenti dans les zones à aménager, il n'a pas été jugé nécessaire de faire intervenir un organisme spécialisé dans ce domaine pour réaliser un inventaire précis des espèces qui fréquente la zone dans le cadre de leur recherche alimentaire.

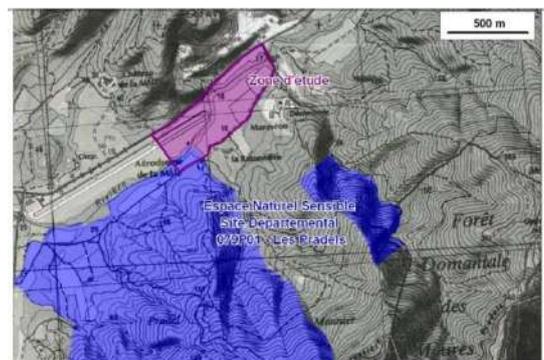
Bilan écologique

Les milieux naturels associés aux ripisylves et aux berges du cours d'eau de La Mole présentent donc une **valeur patrimoniale forte et un enjeu écologique élevé, tant pour la flore que pour la faune.**

A noter :

La zone concernée par le projet de dévoiement de la rivière est située à proximité d'espaces naturels à statut, parmi lesquels :

■ **Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres (CELRL)**



Carte 8 : Situation de la zone d'étude par rapport à l'ENS du Var « Les Pradels »

La zone d'étude se trouve à moins d'1 km d'un périmètre autorisé appartenant au CELRL : «Vallée de La Mole - La Patronne».

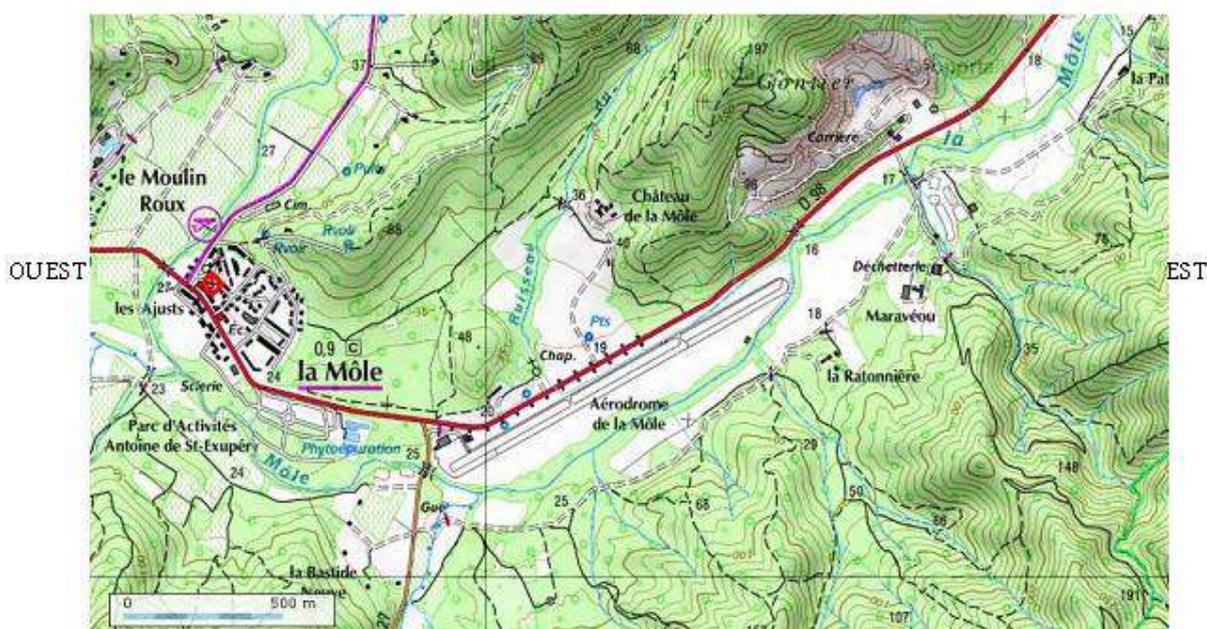
■ Espaces Naturels Sensibles du Var (ENS)

La Zone d'étude interfère très partiellement avec l'ENS n° 079P01 « Les Pradels ». La zone du projet *sensu stricto* sera hors ENS.

III - L'AERODROME DE LA MOLE

La société « Aéroport du Golfe de Saint-Tropez » (AGST) gère un aéroport voisin du village de La Mole, au bord de la route 98 qui relie Hyères à Saint-Tropez. C'est une société commerciale, accueillant essentiellement une clientèle très fortunée fréquentant la presqu'île de Saint-Tropez, et une liaison régulière estivale avec Genève.

Elle a obtenu en 2006 une délégation de service public pour 20 ans.



La piste aéronautique est limitée à l'Est et à l'Ouest par la rivière La Mole. L'atterrissage des avions lourds (plus de 5,7 tonnes) se fait par l'Est car les reliefs sont plus forts à l'Ouest, en amont.

A. La demande de l'aérodrome

L'AGST souhaite se développer, accueillir de plus gros avions, créer de nouvelles lignes internationales. Suivant la réglementation de la sécurité aérienne, les avions ne peuvent pas utiliser toute la longueur de la piste, côté Est, à cause du méandre de la rivière qui fait obstacle. Du fait de

ces 150 mètres de piste inutilisables, le poids des avions qui utilisent l'aérodrome reste jusqu'à présent limité.

L'AGST demande donc au préfet du Var l'autorisation de détourner la rivière, en créant à celle-ci un nouveau lit, plus éloigné de la piste.

Cette demande s'intitule « mise en sécurité de la totalité de la piste ». Mais la sécurité est actuellement assurée.

Sous prétexte de sécurité, l'AGST ambitionne en réalité d'augmenter le tonnage des avions pour augmenter le trafic passagers, ce qui, à divers titres, nous paraît insupportable.

Cette demande, faite au titre de la loi sur l'eau, s'appuie sur un dossier de 409 pages, annexes comprises, élaboré par un bureau d'études, le cabinet E.C.V.R., à La Crau (83260).

Ce dossier (et les études qui l'accompagnent) est consultable sur le site www.airport-st-tropez.com. Les figures qui illustrent la présente note sont issues de ce dossier, à part la carte de la première page.

La demande vient à l'enquête publique, qui est close le 17 février 2012.

B . Motifs principaux de notre opposition à ce projet

B-1 Sur le dossier proprement dit

- **Les études ont été faites unilatéralement** par des cabinets mandatés par le pétitionnaire. Il n'y a pas eu de contre-expertise par des experts indépendants.
- **Les études sont partielles et incomplètes, avec des contradictions** sur bien des points. Pour n'en citer que quelques-uns :

- Absence d'étude sur la nappe alluviale et la nappe phréatique dans la zone du projet

(citation : « 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* »)



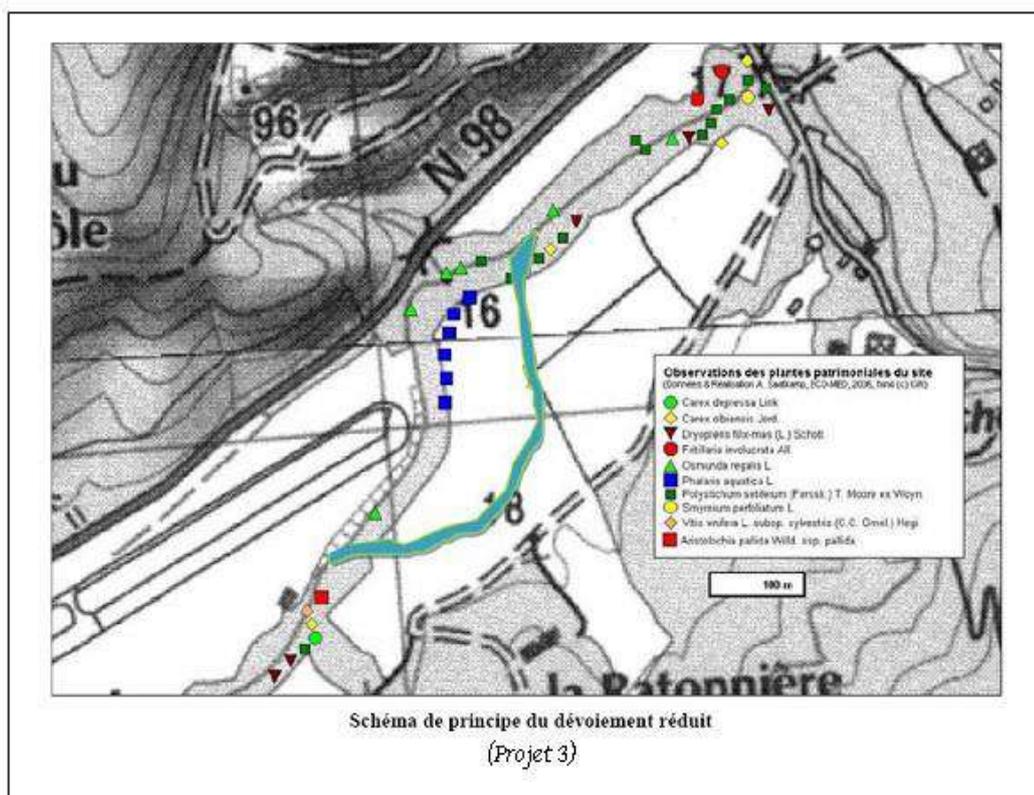
Deux variantes du projet initial

- Le projet de dévoiement sur lequel porte l'étude présentée au dossier n'est pas le projet définitif

- L'AGST a d'abord envisagé deux variantes de modification du cours de la rivière, l'une avec recouvrement ou cuvelage, l'autre avec dévoiement long (*schéma ci-*

dessus).

- Les études les plus poussées, notamment une modélisation des crues, et une étude d'impact sur le milieu, qui forment l'essentiel du dossier ont été faites sur le dévoiement long, dit « variante 2 ».
- A l'issue de ce travail, l'impact des deux modifications a été jugé trop important et un dévoiement plus court, dit « variante 3 » est proposé (schéma ci-dessous).



- **Mais les conclusions servant de base au dossier sont basées sur le projet 2, et n'ont pas été réactualisées. Nous considérons donc qu'elles ne sont pas du tout probantes.**

• Contradictions sur la période prévue du chantier

- L'étude précise que le chantier de dévoiement ne doit pas avoir lieu entre fin février et début septembre, pour minimiser l'impact sur les espèces vivantes.
- Le dossier indique au contraire que, pour éviter les crues, le chantier aura lieu en période d'étiage de la rivière (soit de juin à septembre) !
Le chantier est donc irréalisable, à moins d'impacter dangereusement les espèces vivantes, ce qui est inacceptable.

• Les études sont déjà anciennes :

- L'essentiel des campagnes d'observation faune-flore a été effectué en 2005 et 2006
- L'étude hydrologique et hydrobactériologique a été effectuée aussi en 2006, de

nombreuses évolutions ont eu lieu depuis : construction des nouveaux quartiers du village de La Mole, nouvelle station d'épuration, etc...

- la liste des espèces présentes sur le site n'est pas actualisée, et incomplète :
 - De nombreux mammifères fréquentant le site ne sont pas mentionnés (même s'ils ne sont pas spécialement d'intérêt patrimonial, leur présence atteste de la richesse faunistique de la ripisylve et de ses abords) : Blaireau, Renard, Fouine, Belette, Loir, Ecureuil roux (ce dernier en régression en France)...
 - Le cas des chiroptères (chauves-souris), et surtout celui de la Grenouille Agile, sont réglés un peu vite.
 - La liste des plantes rares et/ou d'intérêt patrimonial n'est pas exhaustive : présence constatée de Tulipe, Nivéole d'été, plusieurs sortes d'Orchidées, un Géranium à fleur bleue, d'autres encore... certaines espèces ne fleurissant que quelques jours ont pu échapper aux observations.
 - Parmi les oiseaux fréquentant ou nichant sur le site ou ses abords immédiats, ont été repérées depuis l'étude d'autres espèces rares et/ou d'intérêt patrimonial : Bondrée apivore, Rollier (au moins un couple nicheur en 2010, puis en 2011), et d'autres que cite la LPO...
- Etude insuffisante sur les impacts, directs et surtout indirects, sur la faune et la flore, de ce bouleversement de leur milieu.
- Grande légèreté vis-à-vis des autorisations administratives obligatoires pour toute intervention sur une espèce protégée :
 - Une allusion est faite à une demande d'autorisation qui devra être faite auprès du CNPN avant la capture et le déplacement des Cistudes. Mais cette demande n'a pas été faite, et le pétitionnaire semble considérer un peu trop facilement l'autorisation comme acquise d'avance.
 - Quant à la Decticelle, son sort est vite réglé (citation) : « *La Decticelle orientale n'étant pas une espèce protégée* » (et pour cause, puisqu'on la croyait depuis longtemps éteinte en France continentale !) « *ce genre d'opération n'est pas soumis à autorisation préalable du Comité Faune du Conseil National de Protection de la Nature* ». Il semblerait pourtant important, en une période où l'on s'efforce de préserver la biodiversité, que l'on commence par signaler son existence aux organismes compétents, afin de pouvoir la protéger avant qu'elle ne s'éteigne définitivement.

B-2 Le projet de dévoiement de la rivière, ses impacts et ses conséquences

- Impact économique et touristique

La société AGST n'a pas dans l'économie locale l'importance qu'elle s'attribue.

D'après une étude récente du SIVU, sa portée économique est relativement modeste puisque estimée à seulement 5°/00 de l'économie du Golfe de Saint-Tropez.

Indice de révision : E Date : 08/04/2015	Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle	IN 932-1142 Page : 106
---	---	---------------------------

Les ressources des taxes se montent seulement à 13.909 Euros par an.
Une partie de ses 20 employés ne travaille que pendant la saison d'été.

En toute logique, il est peu probable que sa clientèle se développe de façon exponentielle, que la rivière soit détournée ou pas. L'aérodrome est dangereux, et la technicité de son approche, même si elle plaît à certains pilotes sportifs, continuera à faire peur à bon nombre de passagers, quelle que soit la taille des avions.

La clientèle « à fort pouvoir d'achat » continuera à venir séjourner dans les résidences secondaires ou les grands hôtels du littoral, même si les avions « gros porteurs » se posent à l'aéroport de Hyères, qui, soit dit en passant, est déficitaire (*...alors que l'aérodrome de La Mole, lui, bénéficie d'une subvention annuelle de 700.000 Euros pour délégation de service public !*)

L'aéroport de Hyères, plus sûr par tous les temps, n'est qu'à 35 kilomètres de La Mole. Cela n'ajoute qu'une demi-heure de route en toute saison (les embouteillages estivaux ne commencent qu'en approchant du littoral).

Pour ceux qui utilisent l'hélicoptère, un transbordement à Hyères pour se rendre dans la Presqu'île ne prend guère plus de temps qu'une escale à La Mole...où les prestations sont très onéreuses.

- Des risques accrus pour les utilisateurs et les riverains

- La vallée de La Mole, étroite, circonscrite par des collines abruptes qui génèrent au sol et en altitude des turbulences atmosphériques dangereuses, limitée de tous côtés par la proximité du village et d'autres habitations, par les routes et la rivière, pouvait à la limite accueillir (dans les années 1960) un tout petit aérodrome -et encore, selon les normes environnementales en vigueur, ce ne serait certainement plus possible aujourd'hui- mais certainement pas un « aéroport international » !
- Un tel aérodrome, assimilé à un aérodrome de montagne, nécessite de la part des pilotes une licence spéciale pour pouvoir l'utiliser. Il y a déjà eu des accidents graves et des morts. De par sa situation topographique, l'aérodrome restera dangereux pour les utilisateurs et les riverains. La « mise en sécurité de la piste » en déplaçant la rivière ne ferait que déplacer le problème ! Il est vraiment aberrant de vouloir accueillir là des avions plus gros porteurs (plus de 5,7 T ou plus de 10 passagers, pouvant aller jusqu'à 70 ou 80 passagers).
- Même si on récupère 150 mètres de piste, les avions plus lourds ayant besoin de plus de distance à l'atterrissage et au décollage, arriveront aussi près de la rivière (déplacée !) que les avions moyens porteurs d'aujourd'hui.

Nous retrouvons donc le même problème par rapport à la rivière en cas d'incident.

Les conséquences d'un crash seraient simplement beaucoup plus graves, en proportion de la taille des avions.

- Risques de pollutions aggravés

• L'impact du bruit

- Le bruit assourdissant de certains jets, et du plus « gros porteur » qui assure tout l'été une liaison régulière avec Genève, est déjà une nuisance insupportable, non seulement pour les humains, mais aussi pour beaucoup d'animaux, en particulier les oiseaux.
- Qu'en sera-t-il à l'avenir si les rotations de gros porteurs se multiplient comme on nous en menace ?

• L'impact des retombées de polluants liés à l'activité de l'aérodrome

- Dispersion de gaz et de particules nocives issus de la combustion des carburants, dangereux pour l'environnement, l'air, la terre, l'eau, et pour la santé humaine. L'été, la plupart du temps, l'air est réellement irrespirable, surtout lorsqu'il n'y a pas de vent, et que les gaz d'échappement des avions qui se succèdent stagnent dans la vallée pendant des heures. La chaleur estivale rend ce phénomène encore plus dangereux.
- Même si une partie de la flotte actuelle est progressivement remplacée par des avions plus modernes et plus économes, leur masse accrue nécessitant une poussée plus importante, ils resteront forcément très polluants, surtout pendant la phase de décollage, et au moment du rétro-freinage à l'atterrissage.

• L'impact sur la nappe alluviale et la nappe phréatique

- Le site du projet de dévoiement se situe au milieu de la zone d'influence des captages (situés à moins de 2 kilomètres en aval) de l'eau destinée à la consommation humaine.
- Mieux, il est inclus dans le projet d'extension du périmètre de protection rapprochée du champ captant dit « du Val d'Astier », (en attente de validation par le CODERST [*Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologique*])

Sur ce périmètre les prescriptions suivantes peuvent s'appliquer dans le cas d'une éventuelle extension :

- Interdiction de l'implantation d'activités polluantes pouvant entraîner une dégradation de la qualité des eaux
- Interdiction de travaux de terrassements et souterrains lorsqu'ils seraient susceptibles de dégrader et d'entamer la couche protectrice sablo-limoneuse de surface et de mettre à jour la nappe.

- Les risques de pollution peuvent survenir :

Indice de révision : E Date : 08/04/2015	Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle	IN 932-1142 Page : 108
---	---	---------------------------

- pendant le chantier de creusement et d'aménagement du nouveau chenal, et le comblement du méandre actuel,
- en état final du dévoiement, (avec de plus gros avions, risques accrus de pollution de la rivière et de la nappe phréatique, presque affleurante en toutes saisons, surtout en cas d'accident).

- Impacts environnementaux

• Effets associés aux normes aéronautiques

- Sous prétexte de respect des normes de sécurité aéronautiques, la direction de l'aérodrome a déjà effectué à partir de 2007 un traitement sauvage et par endroits une coupe à blanc de nombreux arbres avec mise à nu de la ripisylve, mettant à mal plus de 4.000 arbres sur les berges de la rivière. Ce bandeau végétal était pourtant précieux pour limiter l'érosion et amortir par effet tampon la montée des eaux dans les moments de crues... Sans parler de l'effet désastreux sur les espèces faunistiques et floristiques qui venaient de faire l'objet de l'étude écologique !
- Par la suite (de 2008 à 2011), les houppiers des grand arbres remarquables d'une propriété située de l'autre côté de la RD98 ont été sévèrement rabattus. Plusieurs autres propriétaires, intimidés par l'argument « normes aéronautiques », se sont laissés imposer (avec malheureusement la complicité de l'ONF pour l'exécution des travaux) l'abattage total de leurs arbres alors que les règlements ne nécessitaient qu'un élagage.

- Il est plus que probable que l'extension de longueur utile de la piste aurait pour effet de poursuivre ce type de travaux du fait du déplacement du cône d'envol vers l'Est.

• Conséquences du dévoiement sur les espèces rares et/ou protégées

- Pendant les travaux : outre les destructions directes (terrassements, coupes d'arbres, circulation d'engins, tassement des terres), il y aura dépôts inévitables de boues et de particules dans la rivière en aval, pollutions diverses des milieux de vie et des frayères ;

- Lorsque le nouveau chenal sera mis en service : fragmentation de territoires, isolation de certaines populations ou individus, destruction par dessèchement de zones où poussent les plantes-hôtes des insectes rares et/ou menacées...

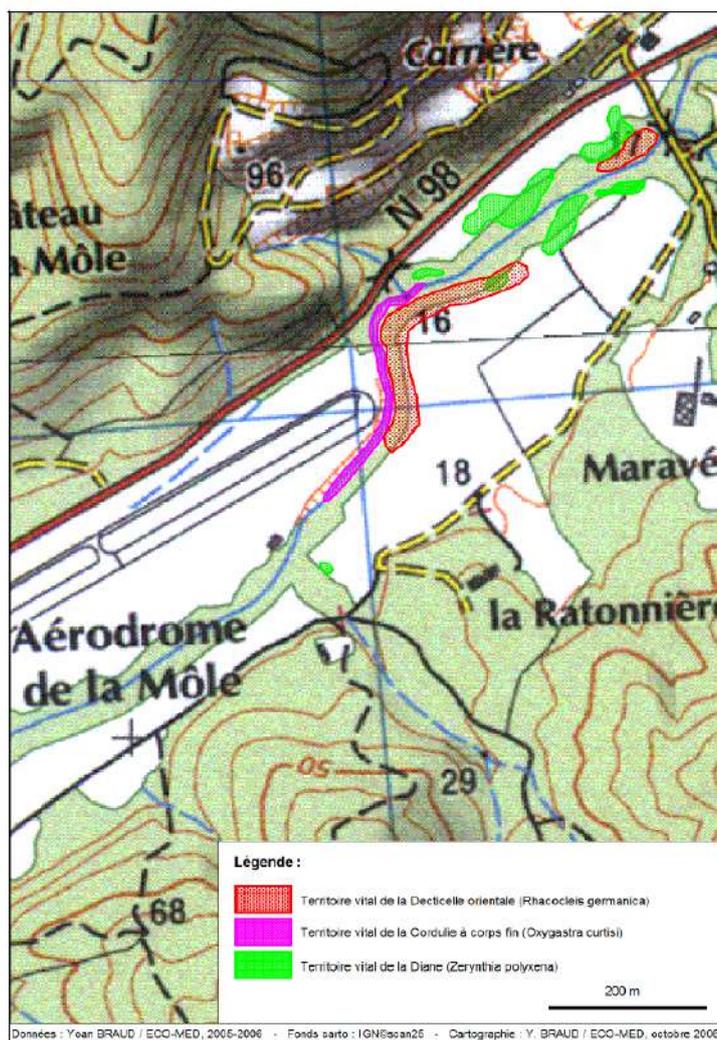
- Les effets de la capture avant travaux, du déplacement, ou de la captivité puis du relâcher des espèces particulièrement protégées risquent de leur être fatals. Ils ne semblent pas avoir fait l'objet d'une réflexion bien approfondie !

Ce traitement n'est envisagé que pour les 2 espèces les plus vulnérables, la Decticelle orientale et la Cistude.

Cette mesure de « sauvetage », très perturbante, ne devrait être employée qu'en dernier recours. Aucune autorisation ne semble avoir été demandée pour l'instant !

- Concernant la Cistude, les individus capturés seront confiés à un institut spécialisé, ou rassemblés dans un bassin aménagé pour eux, mais il n'est pas précisé où, ni selon quelles modalités, ce qui n'est pas acceptable...

- Pour les insectes, le résultat final sera encore plus désastreux : en effet le dévoiement détruit le territoire vital de la Cordulie à corps fin et la quasi-totalité de celui de la Decticelle orientale (*une sauterelle présumée disparue de France continentale et qui a été « retrouvée » sur la zone d'étude en octobre 2005*). Il est à craindre que les travaux de chantier n'aient raison du reste du territoire vital de la Decticelle. (voir carte page 14))



Carte 12 : Localisation des principaux enjeux entomologiques sur la zone d'étude

- Le caractère inachevé et « approximatif » de la variante n° 3 du projet de dévoiement de la rivière laisse craindre des conséquences imprévues et dangereuses, notamment sur les risques d'inondation.

Cette dernière version du projet est présentée dans le dossier comme atténuant l'effet très négatif sur l'environnement des projets précédents.

- Mais, même si ce « dévoiement réduit » semble moins impactant sur les espèces rares et/ou protégées, il n'en demeure pas moins désastreux pour l'environnement.

- Incompatibilité avec PPRI, PLU, SCOT

- La demande est inacceptable car elle contrevient au plan de prévention des risques d'inondation (PPRI). Le dévoiement envisagé se situe en partie en zone inondable R1 (risque maximal) où sont interdits (page 64 et annexe 2 du dossier) tous travaux... à l'exception des infrastructures publiques.
 - Or le nouveau chenal projeté n'est pas une infrastructure et n'est pas public.
 - De plus, en zone inondable, sont seuls autorisés les travaux d'entretien et de gestion normaux des biens et activités existantes. La réalisation d'un dévoiement de la rivière n'entre pas dans ce cadre.
- La demande est inacceptable car elle contrevient au PLU, titre IV, zones agricoles.
 - Le dévoiement envisagé se situe en zone agricole. L'article A2 du titre IV dit que ne sont pas interdits « les ouvrages divers nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à l'intérêt collectif ».
 - La société AGST bénéficie certes depuis longtemps d'une délégation de service public, mais on peut douter que cette délégation serait accordée à l'heure actuelle où (page 5 du dossier) « la clientèle [de l'aérodrome] est principalement constituée d'hommes d'affaires habitués qui possèdent des intérêts et des propriétés dans la presque île. »
 - Quoiqu'il en soit de la qualité de service public de l'aérodrome, le dévoiement n'est pas nécessaire à son fonctionnement, puisque l'aérodrome fonctionne actuellement sans ce dévoiement.
Il peut techniquement continuer à fonctionner sans lui, même si les réglementations futures prévisibles limitent les catégories d'avions lourds pouvant accéder à l'aérodrome.
 - La demande entraînerait que des terrains situés en rive gauche du nouveau chenal *soient déclassés et changent de zone*. Le PLU la rend donc inacceptable.
- La demande entraînerait une augmentation de l'emprise de l'aérodrome, qui est limitée par la route et la rivière.
Elle contrevient donc à l'exigence du Schéma de Cohérence Territoriale :
Que l'aérodrome « soit maintenu dans son emprise actuelle » (SCOT des cantons de Saint-Tropez et Grimaud, version exécutoire, documents orientations, page 26).

CONCLUSION

Le projet de détournement de la rivière est donc contraire à la lettre et à l'esprit de toutes les réglementations, opposables aux tiers, qui servent à empêcher ce type d'abus.

Une très grande majorité des 50 000 habitants du Golfe de Saint-Tropez, avec à leur tête les 12 maires, les élus du Conseil Général, toutes les associations locales et régionales de défense de la Nature, la LPO, des syndicats et organismes comme le SIDECM (captages et distribution d'eau), se sont mobilisés contre les ambitions démesurées des dirigeants de l'aérodrome.

Il serait aberrant que, pour accorder à une poignée de voyageurs privilégiés un gain minime de temps et de confort, on accepte de sacrifier les paysages encore relativement préservés de cette vallée exceptionnelle, son patrimoine naturel irremplaçable, la santé et la qualité de vie de ceux qui l'habitent toute l'année et de tous ceux qui aiment venir s'y ressourcer.

CONFIDENTIEL



***Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Gisclé***

***Compte rendu de réunion avec le Président de l'Association
des Plaisanciers de Cogolin (M. Rouchon)***

N° Réf. : IN 932-1142

J L D N O T E 9 3 2 1 1 4 2 A



260, route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis cedex
FRANCE

web : <http://www.ACRI-IN.fr>
Tel : 04 92 96 29 00
Fax : 04 93 95 80 98
e-mail : info@ACRI-IN.fr

2. Rappel des règles de navigation sur la Giscle

Il ressort de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990 que :

- La navigation est interdite sur la Giscle en amont de la RN98 ;
- En aval de cette route, la navigation et le stationnement sont limités aux bateaux d'une longueur inférieure à 15m sur la Giscle et 10m sur la Gisclette (cf. carte ci-après) ;
- La vitesse est limitée à 3 nœuds sur la Giscle et 2 nœuds sur la Gisclette ;
- Le stationnement est interdit en dehors des zones d'accostage ;
- Le chenal de 15m de largeur est dragué aux profondeurs -2,50m NGF en aval et -2,20m NGF en amont ;
- Le chenal de 10m de largeur sur la Gisclette doit être dragué à la profondeur de 1,50m NGF.

3. Objectif de la mission

La Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite désigner **un opérateur unique** afin de gérer les problématiques de dragages et de police de la navigation, et ce, conformément à la volonté de l'État.

Dans cet objectif, la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez a désigné le Bureau d'études ACRI-IN pour effectuer d'une part un travail de recensement des études, des types juridiques d'opérateurs susceptibles d'intervenir, d'autre part de questionner par écrit et rencontrer les principaux acteurs riverains de la Giscle.

4. Synthèse des entretiens avec le Président de l'Association

Limites d'intervention

Le Président rappelle tout d'abord les limites d'intervention de l'Association des Plaisanciers de Port Cogolin.

Les dragages

Il fait un historique de la vie de l'Association en rappelant l'appel de fonds de 40 000 € de l'ASL des Riverains de la Giscle et de la Gisclette auquel il n'a pas répondu ; pour lui, ces cotisations ne couvraient que des frais de restaurant et d'hôtel sans rapport avec les dragages nécessaires.

Le budget annuel est de 25 000 € mais ne suffit pas.

En revanche, les projets de curage devraient prendre en compte l'environnement afin de ne pas détruire la faune.

Selon lui, sans la présence des gros bateaux et des voiliers, l'association n'a pas besoin de dragages.

Inondations

L'association a déjà observé des vitesses de houle de 18 nœuds.

Quelques mesures correctives à prendre :

- freiner l'eau
- retrait des corps-morts sur la partie navigable afin de libérer le fleuve
- élargissement des pontons

Par ailleurs, selon lui, le barrage anti-sel mis en place en 1970 a modifié le lit de la Giscle et la vitesse a décréu ;une écluse aurait été préférable.



Le barrage anti sel (code station : 06200830).

Source : <http://sierm.eaurmc.fr/eaux-superficielles/etat-qualitatif.php?station=06200830>

Conclusion

Pour les dragages de la Giscle, il s'agirait de déterminer un bon profil d'équilibre et de libérer le cours d'eau des corps-morts sur la partie navigable.

M. Rouchon est favorable à une reprise en mains par le Préfet qui doit « *faire son travail* » par rapport à l'arrêté préfectoral de 1990 ou à une structure qui serait ainsi responsable des projets de dragages dans la Giscle ; une clé de répartition financière devra équilibrer les dépenses entre riverains.



***Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Giscle***

***Compte rendu de réunion avec le Directeur
du Camping Holiday Marina***

N° Réf. : IN 932-1142

J L D N O T E 9 3 2 1 1 4 2 0



260, route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis cedex
FRANCE

web : <http://www.ACRI-IN.fr>
Tel : 04 92 96 29 00
Fax : 04 93 95 80 98
e-mail : info@ACRI-IN.fr

2. Rappel des règles de navigation sur la Giscle

Il ressort de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990 que :

- La navigation est interdite sur la Giscle en amont de la RN98 ;
- En aval de cette route, la navigation et le stationnement sont limités aux bateaux d'une longueur inférieure à 15m sur la Giscle et 10m sur la Gisclette (cf. carte ci-après) ;
- La vitesse est limitée à 3 nœuds sur la Giscle et 2 nœuds sur la Gisclette ;
- Le stationnement est interdit en dehors des zones d'accostage ;
- Le chenal de 15m de largeur est dragué aux profondeurs -2,50m NGF en aval et -2,20m NGF en amont ;
- Le chenal de 10m de largeur sur la Gisclette doit être dragué à la profondeur de 1,50m NGF.

3. Objectif de la mission

La Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite ainsi désigner **un opérateur unique**, afin de gérer les problématiques de dragages et de police de la navigation, et ce, conformément à la volonté de l'État.

Dans cet objectif, la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez a désigné le Bureau d'études ACRI-IN pour effectuer d'une part un travail de recensement des études, des types juridiques d'opérateurs susceptibles d'intervenir, d'autre part de questionner par écrit et rencontrer les principaux acteurs riverains de la Giscle.

4. Synthèse des entretiens avec M. Philip Fowles

Le Directeur, M. Philip Fowles administre le site depuis 1997.

Sa situation en bord de rivière permet de proposer des appontements pour les bateaux mesurant jusqu'à 10m de long.

Inondations

M. Fowles indique que l'eau qui circule dans la Giscle « *aide le camping plus qu'elle le gêne* » par son action de dégagement du lit du cours d'eau.

Il rappelle que les installations ne sont pas soumises au PPRI.

Les quais ont commencé à être mis en place à compter des années '70 ; à cet effet, il présente des photos datées ainsi que des publicités de cette époque (voir en annexe).

Actuellement, les quais du camping sont de 200 m pouvant accueillir de 40 à 60 bateaux.

Le tirant d'eau est faible : 0,60m

Il n'a pas effectué de dragages depuis 2011.

Pour l'hiver, il fait procéder à l'enlèvement des corps-morts et des chaînes.

Conclusion

Selon les photos produites, la circulation des bateaux était déjà présente avant l'arrêté préfectoral de 1990.

Cette activité a été semble-t-il ignorée.



***Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage
pour la gestion administrative, technique et réglementaire de la partie aval de la Gisclle***

Compte rendu de réunion avec Mme et M. Villanova

N° Réf. : IN 932-1142

J L D N O T E 9 3 2 1 1 4 2 A



260, route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis cedex
FRANCE

web : <http://www.ACRI-IN.fr>
Tel : 04 92 96 29 00
Fax : 04 93 95 80 98
e-mail : info@ACRI-IN.fr

2. Rappel des règles de navigation sur la Giscle

Il ressort de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 1990 que :

- La navigation est interdite sur la Giscle en amont de la RN98 ;
- En aval de cette route, la navigation et le stationnement sont limités aux bateaux d'une longueur inférieure à 15m sur la Giscle et 10m sur la Gisclette (cf. carte ci-après) ;
- La vitesse est limitée à 3 nœuds sur la Giscle et 2 nœuds sur la Gisclette ;
- Le stationnement est interdit en dehors des zones d'accostage ;
- Le chenal de 15m de largeur est dragué aux profondeurs -2,50m NGF en aval et -2,20m NGF en amont ;
- Le chenal de 10m de largeur sur la Gisclette doit être dragué à la profondeur de 1,50m NGF.

3. Objectif de la mission

La Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez souhaite désigner **un opérateur unique** afin de gérer les problématiques de dragages et de police de la navigation, et ce, conformément à la volonté de l'État.

Dans cet objectif, la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez a désigné le Bureau d'études ACRI-IN pour effectuer d'une part un travail de recensement des études, des types juridiques d'opérateurs susceptibles d'intervenir, d'autre part de questionner par écrit et rencontrer les principaux acteurs riverains de la Giscle.

4. Synthèse des entretiens avec Mme et M. Villanova

M. Villanova rappelle tout d'abord l'histoire de Port Grimaud : mouillages dans le port et dans la Giscle avec la création des maisons individuelles par l'architecte François Spoerry.

Dans la Giscle, les plaisanciers avaient le droit de stationner 6 mois ; pour l'hiver, les équipements devaient être enlevés.

Depuis 4/5 ans M. Troegeler fait dégager les pieux de mouillage pour l'hiver.

M. Villanova évoque une grave pollution survenue dans la Giscle qui a permis de constater l'existence d'une véritable population de soles dans le cours d'eau ; elle était passée quasiment inaperçue.

Inondations

Pour lui, les crues creusent le fond du lit de la Giscle de façon normale.

Il indique que depuis les inondations répétées, le chantier naval n'est plus assurable en raison des dégâts très importants survenus et du risque inondation qui persiste.

Selon lui, le barrage de la Verne serait responsable de plusieurs inondations car il n'est pas équipé de vannes suffisantes.



Barrage de la Verne(<http://loisirsnature.vtt.free.fr/BARRAGE%20DE%20LA%20MOLE.html>)

Lors d'inondations, il a pu observer sur la plateforme du chantier une vitesse de courant de 22 nœuds soit près de 41 km/h. Les bateaux étaient quasiment dressés et la proue à l'envers du courant.

M. Villanova transmet plusieurs photos d'inondations (*récupérées par M. Van Lunsen*).

Il fait ensuite visiter le chantier naval et commente les installations.

13.5. Arrêté préfectoral relatif aux frayères

CONFIDENTIEL



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAR

Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var

Service de l'eau et des milieux aquatiques

Pôle pollution diffuses

SC/JG

Toulon, le 17 DEC. 2012

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL PORTANT
APPROBATION DES INVENTAIRES RELATIFS
AUX FRAYÈRES ET AUX ZONES DE
CROISSANCE OU D'ALIMENTATION DE LA
FAUNE PISCICOLE DANS LE VAR**

LE PREFET DU VAR

Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,
Officier des Palmes Académiques,

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L. 431-2, L.431-3, L.432-3, R. 432-1-1 à R. 432-1-5,

Vu le décret n° 2008-283, du 25 mars 2008, relatif aux frayères et aux zones de croissance ou d'alimentation de la faune, codifié,

Vu l'arrêté ministériel du 23 avril 2008 fixant la liste des espèces de poissons et de crustacés et la granulométrie caractéristique des frayères en application de l'article R.432-1 du code de l'environnement,

Vu la circulaire ministérielle, du 21 janvier 2009, établissant notamment la méthodologie d'élaboration des inventaires,

Vu le recensement des données, l'exploitation des éléments bibliographiques et topographiques et les propositions élaborés par l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA) et transmis le 20 juin 2012, modifié le 4 septembre 2012 et le 6 octobre 2012,

Vu l'avis de Mission Inter Services de l'Eau du 25 septembre 2012,

Vu l'avis de M. le Président de la Fédération du Var pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique (FVPPMA) du 9 novembre 2012,

Vu l'avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) du 14 novembre 2012,

Direction départementale des territoires et de la mer du Var
244, avenue de l'Infanterie de Marine BP 501 - 83041 TOULON CEDEX 9
Téléphone 04 94 46 83 83 - fax 04 94 46 32 50 - courriel ddtm@var.gouv.fr
www.var.equipement.gouv.fr

Bassin versant de la Giscle

Liste	Espèces présentes	Cours d'eau / milieu aquatique	Délimitation amont	Délimitation aval	Observation
1	Barbeau méridional	La Giscle, ses affluents et sous affluents	Source, commune COLLOBRIERES	La mer, commune COGOLIN	
1	Barbeau méridional	La Môle, et ses affluents	Source, commune BORMES-LES-MIMOSAS	Confluent Giscle, commune GRIMAUD	
1	Barbeau méridional	La Verne	Retenue de Lambert, commune COLLOBRIERES	Plan d'eau de la Verne, commune COLLOBRIERES	
1	Barbeau méridional	La Verne, et ses affluents	Plan d'eau de la Verne, commune COLLOBRIERES	Confluent La Môle, commune LA MOLE	
1	Barbeau méridional	Ruisseau de Carian	Source, commune LA MOLE	Confluent La Môle, commune LA MOLE	
1	Barbeau méridional	Ruisseau de Font Freye	Source, commune BORMES-LES-MIMOSAS	Confluent La Môle, commune LE LAVANDOU	
1	Barbeau méridional	Ruisseau de Grenouille	Source, commune COLLOBRIERES	Confluent La Môle, commune GRIMAUD	
1	Barbeau méridional	Vallon de Sauve Redone	Source, commune BORMES-LES-MIMOSAS	Confluent La Môle, commune LE LAVANDOU	
1	Barbeau méridional	Vallon des Campaux	Source, commune BORMES-LES-MIMOSAS	Confluent La Môle, commune BORMES-LES-MIMOSAS	
1	Barbeau méridional	Rivière la garde	L'Ourlanton, commune LA GARDEFREINET	Confluent Giscle, commune COGOLIN	
1	Barbeau méridional	Ruisseau de la Vernatelle	Source, commune LA CROIXVALMER	Hauts Bourriars, commune GASSIN	
1	Barbeau méridional	Ruisseau de la Vernatelle	Source, commune LA CROIXVALMER	Hauts Bourriars, commune GASSIN	
1	Barbeau méridional	Ruisseau de l'Escaled	Source, commune GASSIN	Hauts Bourriars, commune GASSIN	

Inventaire des parties de cours d'eau susceptibles d'abriter des zones de frayère pour la faune piscicole (Département 83)

LEGENDE

-  Sans les affluents
-  Avec les affluents
-  Avec les affluents et sous-affluents
-  Cours d'eau

