



PACTE pour la TRANSITION en Pays Salonais

Observations du Pacte pour la Transition en Pays Salonais dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de réhabilitation et d'exploitation de l'aérodrome de Salon-Eyguières et de modernisation du circuit de la zone dédiée aux sports mécaniques, sur les communes d'Eyguières et Salon de Provence

Le Pacte pour la Transition : un socle local et national pour la transition

Le Pacte pour la Transition (<https://www.pacte-transition.org/#welcome>) est un collectif national d'une soixantaine d'associations et institutions qui a élaboré 32 mesures concrètes pour construire des communes plus écologiques, plus solidaires et plus démocratiques. Ces mesures ont été proposées aux candidats aux élections municipales de 2020.

Le Pacte pour la Transition en Pays Salonais, s'est constitué en 2019, pour porter ce pacte auprès des candidats du Pays Salonais. C'est un collectif associatif et citoyen qui regroupe des citoyens et plusieurs associations :

- A Salon de Provence : Pays Salonais en Transition, Aprovel, Mopsa la Roue, Welcome
- A Alleins : Le Cade
- A Mallemort : Mallemort en transition, La parole aux citoyens, Pacte Mallemortais
- A Grans : Grans en transition et le Grenier Alternatif
- A Miramas : Miramas en transition
- A Sénas : ASDE (association sénasienne de défense de l'environnement)
- A Eyguières : Prends, Donne, Recycle
- A Saint Chamas : les 8 vies

9 communes, lors des dernières élections communales, se sont engagées sur 3 principes et au minimum 10 mesures du pacte avec un niveau d'engagement de 1 à 3 : Salon de Provence, Miramas, Saint Chamas, Eyguières, Mallemort, Sénas, Aurons, Alleins et Grans.

Cet engagement porte, entre autres, sur les principes et mesures :

Principe B : Co-construction des politiques locales.

Principe C : Intégration des impacts à long terme et de l'urgence climatique et sociale.

Mesure 08 : Préserver et développer les trames vertes (couvert végétal), bleues (cycles de l'eau), brunes (sol) et noires (éclairage) pour redonner sa place au vivant.

Mesure 10 : Protéger la ressource en eau en assurant une meilleure qualité et un accès garanti à toutes et tous, en la considérant comme un bien commun.

Mesure 13 : Contribuer à la fin des projets et infrastructures qui augmentent les émissions de gaz à effet de serre et font reculer la biodiversité.

Pour mémoire M. Henri PONS, maire d'Eyguières, candidat à sa réélection en janvier 2020 et au nom de ses colistiers a signé ce pacte en s'engageant sur 14 mesures dont la mesure 13 citée ci-dessus: <https://drive.google.com/file/d/1F4TpLmDEs6jLAcD5VDmlcH5RayUDvWqN/view>

A lecture des différents documents : avis de la MRAe, études d'impact et mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, le collectif du Pacte pour la Transition en Pays Salonais souhaite intervenir sur différents points qui semblent ne pas avoir trouvé de réponses suffisantes.

I - Étude du projet dans son ensemble :

Une activité de loisirs et de formation pour les sports mécaniques et aéronautiques :

Nous sommes étonnés de constater que les maîtres d'ouvrage du projet : RAMPA pour l'aérodrome et NGE pour le circuit, n'ont pas de compétences particulières ni dans le domaine de l'aéronautique ni dans le domaine des sports mécaniques. Comme il est précisé, les activités aéronautiques et des sports mécaniques seront donc confiées à des prestataires sans qu'il soit possible actuellement d'avoir des certitudes sur le contenu exact de ces activités et sur les règles de fonctionnement. Ces dernières ne sont pas définies dans les documents de ces deux permis de construire et de modification.

Sur la vision globale du projet, la MRAe « recommande d'intégrer, dans l'étude d'impact unique qui s'impose, une présentation plus précise des caractéristiques et des fonctionnements, actuel et envisagé, du site de l'aérodrome (fréquentation de l'aérodrome, mouvements, événements, utilisation de la piste d'aéromodélisme, modalités d'utilisation du circuit de karting et niveau de fréquentation...) ».

En réponse à l'avis délibéré de la MRAe, les pétitionnaires indiquent :

Pour le site de l'aérodrome :

- Le projet prévoit, une fois terminé, les emplacements pour 250 aéronefs environ. L'accroissement de l'activité sera donc modéré.
- Si l'on considère que les clubs représentent une grande part des mouvements quotidiens, l'évolution des mouvements ne devrait pas être proportionnelle au nombre d'aéronefs. Il semble en effet peu probable la multiplication sur un même site des aéroclubs.
- Il est très difficile d'estimer l'attractivité de ces nouveaux aménagements sur la fréquentation future de l'aérodrome. L'activité est directement proportionnelle aux nombres d'avions basés sur site : une offre supplémentaire de l'ordre de 20% en stationnement est envisagée mais la taille des aéronefs qui pourront utiliser les pistes ne sera pas modifiée (pas d'évolution sur les pistes existantes).

La réponse des pétitionnaires est éloquente : si l'activité ne semble pas tellement augmentée, nous posons la question : pourquoi investir autant dans la démolition de l'existant (quid du permis de démolir ? qui ne semble pas évoqué) et dans la construction de nouveaux hangars. La sincérité des écrits peut être mise en doute sachant que l'objectif de la SEMOP et de ses actionnaires majoritaires est bien d'investir en espérant un retour financier conséquent.

En réponse à l'avis délibéré de la MRAe, les pétitionnaires indiquent les éléments suivants :

Pour le site des sports mécaniques :

« A noter que pour des raisons de sécurité, 25 véhicules (karts ou motos en fonction) au maximum sont autorisés à circuler en même temps sur le circuit principal.

Sur le circuit secondaire réservé aux karts électriques, le nombre de karts est limité à 15 (l'autre moitié de la flotte étant en charge en parallèle).

Le nombre total de véhicules évoluant en même temps sur le site n'évoluera donc pas vis-à-vis des exploitations antérieures.

Outre ses facilités d'accès et son environnement exceptionnel, le site a des qualités intrinsèques reconnues, permettant l'émergence de jeunes pilotes ou l'entraînement de pilotes de niveau mondial.

Le site a vocation à reprendre une activité soutenue, possédant des conditions exceptionnelles pour la pratique des sports mécaniques.

Cependant les évolutions techniques, le total respect des normes et la volonté ferme du nouveau projet d'évoluer vers la mobilité verte (électrique et hydrogène), permettra d'assurer un impact inférieur sur l'environnement malgré une activité possiblement en croissance.

Plus particulièrement, le Pôle Pilotes s'engagera auprès des fédérations pour atteindre et même dépasser les enjeux de la filière sur la neutralité carbone. »

La réponse des porteurs de projets est empreinte d'incohérences. A la fois les porteurs de projets sont capables de reconnaître qu'ils ne connaissent pas l'affluence antérieure mais ils affirment que l'exploitation sera à l'identique. Ils ajoutent que le site permettra l'émergence de jeunes pilotes et que le site a vocation à reprendre une activité soutenue. Il est facile de conclure que le nombre de véhicules présents en même temps sur les pistes n'augmentera pas mais il est aussi possible d'entrevoir que le nombre de jours et de plages horaires de fréquentation pourrait augmenter de façon importante en comparaison de l'utilisation antérieure.

Le porteur de projet fait là encore preuve d'insincérité dans ses intentions de développement de l'activité des sports mécaniques.

Quel intérêt économique ?

Tel que présenté dans l'étude d'impact, l'accroissement des activités aéronautiques et karting serait modéré. Cette affirmation permet notamment de justifier un faible impact environnemental du projet.

Toutefois, si l'accroissement d'activité est faible, on se demande alors quel peut véritablement être l'intérêt économique du projet ? Aucune étude de marché ne vient véritablement confirmer cet aspect.

De ce point de vue, le seul intérêt économique avéré du projet, serait la production photovoltaïque (6,65 MWh au total). Or l'aménagement du parc photovoltaïque au sol n'est pas inclus dans le dossier.

Absence d'une vision globale du projet intégrant le parc photovoltaïque

La MRAe demande une étude d'impact unique qui porterait sur les trois volets de ce projet : la construction de la zone aéronautique, la modification de la zone des sports mécaniques et la création d'un parc photovoltaïque.

Nous relevons d'une part que la direction générale de l'aviation civile n'a pas été sollicitée pour rendre un avis. Rien n'est dit sur la capacité de proposer des panneaux photovoltaïques près d'un aérodrome. Comme le dossier semble à dessein, avoir été scindé en plusieurs parties, difficile aussi de concevoir un parc photovoltaïque installé sur les délaissés en proximité des pistes... De façon classique les aérodromes sont de vastes espaces plats avec aucun équipement en proximité ayant pour vocation unique : le décollage et l'atterrissage d'aéronefs dans les meilleures conditions de sécurité en cas de problèmes mécaniques ou météorologiques.

Nous relevons d'autre part, dans le cadre du Plan National d'Actions Aigle de Bonelli 2014-2023, il est clairement indiqué dans l'action 2.2 Prévenir et limiter l'impact des parcs éoliens et photovoltaïques industriels « d'éviter l'implantation de parcs industriels dans les zones de référence de l'Aigle de Bonelli ». Or le projet se situe dans le domaine vital d'un couple d'Aigles de Bonelli, et va donc à l'encontre de l'absolu évitement préconisé par le ministère en charge de la protection de la nature.

En regard de ces deux contraintes, l'obtention du permis de construire d'un parc photovoltaïque semble compromise.

Les pétitionnaires clament vouloir gagner du temps pour aller plus vite dans le développement de leur projet. Ce qui questionne très clairement la sincérité des intentions de ce vaste projet. Pourquoi aller vite dans un projet de construction de cette zone si on n'a pas l'assurance de pouvoir le faire fonctionner... On peut tout aussi bien questionner le modèle de rentabilité économique qu'espèrent les pétitionnaires si la DGAC donnait un avis négatif. Le bon sens dirait « faire passer la charrue devant les bœufs » sauf à imaginer que ce projet de développement d'une zone de loisir se transforme en une nouvelle zone d'activités commerciales – avec à la clé 2000 M² de bureaux et d'entreprises. Le fait que ce ne soit pas la SEMOP qui porte ces deux permis de construire peut laisser à penser une autre destination de ce lieu dédié à la vie associative... et situé au cœur d'un écosystème aussi remarquable que fragile. Bien sûr, ce point n'est étayé par aucun fait mais la façon de faire et le process employé n'inspirent pas une confiance illimitée dans les intentions du pétitionnaire.

II - Une caution verte avec des véhicules et avions électriques et un parc photovoltaïque

L'utilisation des véhicules électriques (karts, motos, avions) évoqués apparaît comme un moyen détourné de faire accepter le projet. Si l'enjeu écologique était l'entrée majeure du projet -et il est loin de l'être -, la présentation des activités aurait été mise en avant dès le début et ne serait pas apparue en fin de document sur ce mémoire en réponse aux remarques de l'avis délibéré de la MRAe. Aujourd'hui, aucune assurance ni intentions fermes de la part des porteurs de projet d'interdire l'utilisation de véhicules thermiques ne sont clairement mentionnées dans cette réponse. Il convient également de signaler que le développement d'aéronefs électriques (et pile à combustible hydrogène) en est au stade embryonnaire et que rien ne permet aujourd'hui de préciser un calendrier réaliste pour une aviation complètement décarbonée.

Serions-nous dans une tentative grossière de « green washing » ? Les sports mécaniques sont et seront pour encore longtemps créateurs de gaz à effet de serre et, *a minima*, il faudra attendre 2035-2040 pour complètement assurer la transition des moteurs thermiques vers des motorisations totalement électriques – contraintes qui seront exercées par la réglementation européenne et leur traduction dans le droit français.

Encore une fois la réponse des pétitionnaires peine vraiment à convaincre...

A l'heure des économies d'énergie et de demandes de la part des industriels producteurs d'énergie (déclaration de Total énergie, Engie, EDF en juillet 2022) de réduire la consommation énergétique (électrique, gazière et pétrolière) – appelant de fait à la sobriété énergétique, ce type d'activité de loisir va clairement à contre-sens de ce qu'il convient de développer. Le porteur de projet peut se prévaloir d'une autonomie d'énergie électrique verte avec l'installation de panneaux photovoltaïques – ce qui est une bonne chose en soi mais qui est loin d'être obtenue comme nous l'avons signalé précédemment. Néanmoins, le projet ne donne aucune indication claire sur la production électrique ni sur son utilisation à des fins locales. On reste dans le flou et, une fois de plus, dans le slogan plutôt que dans un argumentaire étayé.

En conclusion pour cette partie, nous affirmons que ce projet est un non-sens au regard du réchauffement climatique et de l'absolue nécessité d'une diminution drastique de la consommation d'énergies fossiles.

III- Problématique de la gestion de l'eau

La MRAe recommande d'approfondir la présentation et l'analyse des enjeux liés à la gestion de l'eau, à l'imperméabilisation et au risque d'inondation, ainsi qu'aux éventuelles incidences du projet sur ces thématiques. La MRAe recommande de s'assurer du bien-fondé de l'utilisation du forage existant sur le site à des fins sanitaires et alimentaires et d'établir une évaluation de la consommation d'eau supplémentaire que le projet est susceptible d'engendrer.

La MRAe recommande d'évaluer plus précisément les risques de pollution de la ressource en eau en phase d'exploitation liés en particulier à l'aire de lavage, à la station d'avitaillement, aux éventuelles fuites de réservoir d'un véhicule ou d'un avion et au fonctionnement des pistes de karting dans le cadre de leur réouverture au public et, le cas échéant, de définir des mesures proportionnées aux enjeux identifiés. La MRAe recommande également de tenir compte des risques de pollution des eaux en cas d'usage de produits phytosanitaires dans le cadre de l'entretien des espaces verts et de proposer des mesures adaptées.

L'eau potable issue de la nappe phréatique et l'eau d'irrigation :

Réponse du pétitionnaire : Il est évidemment prévu dans le cadre du projet, la régularisation des ouvrages existants, en l'absence de réseau d'adduction d'eau potable (AEP) à proximité.

Il est notoire que ces pompes étaient utilisés par les anciens occupants et que ceux-ci seront remis aux normes, pour leur utilisation future, conformément aux exigences du règlement de consultation de l'appel d'offre.

Procédure d'autorisation préfectorale conformément à l'article L1312-7 du code de la santé publique :

Les maitres d'ouvrage sont entrés en contact avec l'ARS afin de connaître l'ensemble des pièces à fournir pour l'élaboration de cette demande d'autorisation. Un bureau d'études en hydrogéologie va être missionné pour réaliser un passage caméra des deux forages afin de connaître leurs caractéristiques techniques et des essais de pompage vont également être effectués afin de définir précisément leurs capacités hydrogéologiques (coefficient d'emmagasinement et transmissivité, débit maximal d'exploitation, ...).

En parallèle un laboratoire agréé va être missionné pour effectuer des prélèvements et des analyses de l'eau brute des forages (analyse de première adduction cf. annexe 1 de l'arrêté du 20 juin 2007).

Si la consommation d'eau va forcément évoluer avec la modernisation des installations, les besoins en consommation restent anecdotiques vis-à-vis de l'ampleur de la nappe de la Crau.

A la légitime question de la MRAe, les pétitionnaires se réfugient une fois de plus derrière une augmentation anecdotique des besoins et des études à venir (qui auraient dues être faites précédemment). A ce titre plusieurs remarques s'imposent : si les analyses ne vont pas dans le sens du maintien de l'existant ou bien que les forages existants soient incapables de monter en charge pour subvenir au besoin en eau pour l'exploitation du site. Qu'est ce qui est prévu ? de nouveaux forages ? une adduction d'eau du village vers le site ?

Comme les données chiffrées de personnes accueillies sur site ne sont pas communiquées avec précision en fonction du temps et des activités (qui peuvent être festives et amener beaucoup de monde) sans jauge déterminée, comment savoir quels débit et consommation d'eau seront mobilisés ?

Rappelons que l'étude de faisabilité concernant l'alimentation d'eau par forage à des fins alimentaires et sanitaires doit être synchronisée avec les besoins futurs et doit être suivie d'une autorisation préfectorale.

N'oublions pas l'actuelle problématique de la raréfaction de l'eau : - 60% d'eau cette année d'entrée d'eau dans le lac de Serre-Ponçon qui alimente la nappe phréatique par la pratique de l'irrigation par submersion des prairies de la plaine de Crau. A noter que sur ce bassin et dans le cadre de concertation entre usagers, EDF a dû baisser sa production d'énergie de 60%. Dans la même temporalité, nos agriculteurs locaux ont vu leur approvisionnement en eau diminuer de 34% et avec le constat de la raréfaction de l'eau dans de nombreux puits. De même, les activités de sports nautiques vont être fortement diminuées voir interdites sur le lac de Serre-Ponçon cet été. A signaler aussi les activités nautiques dans le Verdon ne pourront pas se dérouler par manque d'eau et plus généralement tous les cours d'eau de notre région sont à un étiage en cote d'alerte ou dans un seuil d'urgence forte : tous ces phénomènes entraînant des conflits d'usage entraînant *de facto* l'abandon des activités de loisirs.

Voir communiqué de la préfecture des Hautes Alpes sur la sécheresse : http://www.hautes-alpes.gouv.fr/IMG/pdf/2022.06_07_vigilance_secheresse.pdf

Voir le communiqué d'EDF sur la situation sur la situations des lacs en région Provence – Alpes -Côte d'Azur <https://www.edf.fr/hydraulique-durance-verdon/point-sur-la-situation-des-lacs-en-region-sud-paca>

Pouvons-nous sérieusement envisager d'augmenter la consommation de l'eau de la nappe phréatique pour des loisirs de sports mécaniques et aéronautiques au détriment des agriculteurs, de l'accessibilité à l'eau de nombreux habitants ou de la production d'énergie.

Le traitement des eaux usées et le risque de pollution

Le risque de pollution en phase d'exploitation de l'aérodrome n'est pas évalué ni quantifié correctement. L'évaluation des volumes d'eau provenant de l'aire de lavage des avions n'étant pas mentionnée, il n'est pas possible de savoir si les mesures prévues de traitement des eaux usées sont correctement dimensionnées. En effet, les eaux usées provenant du lavage des avions sont rejetées dans le milieu naturel après un traitement par séparateur des hydrocarbures.

Nous nous interrogeons sur l'efficacité d'un tel système et de son bon dimensionnement. Pourquoi ne pas avoir privilégié un système en circuit fermé. Des solutions existent ! Pourquoi n'ont elles pas été mobilisées pour limiter la consommation d'eau ?

Le risque de pollution peut également provenir du site d'avitaillement où rien n'est indiqué quant aux mesures mises en place pour pallier une pollution accidentelle de la nappe phréatique.

En tout cas et de façon générale, le dossier peine à convaincre par le manque de sérieux des réponses apportées à la MRAe.

IV- LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

La biodiversité

La totalité des textes de lois qui concerne cet espace naturel, classé Natura 2000, insiste sur l'obligation de le préserver et d'y contrôler toutes les activités humaines qui pourraient lui nuire afin de protéger la flore et la faune.

Pour exemple :

PERIMETRES D'INVENTAIRES DU PATRIMOINE NATUREL : PLU Eyguieres

Numéro FR 930020454 libellé « Crau sèche »

La Crau est la seule zone méditerranéenne française présentant des biotopes steppiques. La composition floristique y est très particulière et est comparable aux formations visibles dans les montagnes d'Espagne ou d'Afrique du nord. On y retrouve de nombreuses espèces rares des milieux secs comme *Asphodelus ayardi* ou *Helianthemum marifolium*. Les coussouls de Crau abritent une faune particulière, notamment en ce qui concerne l'avifaune et l'entomofaune. Il s'agit en effet du seul site français de reproduction du Ganga cata (*Pterocles alchata*). Pour ne citer qu'une seule autre espèce, la Crau représente le seul site abritant le Criquet rhodanien (*Prionotropis hystrix rhodania*), endémique de cette steppe. La portion de la commune d'Eyguières comprise dans la ZNIEFF présente les mêmes formations steppiques de pelouses rases. A proximité d'un aérodrome et assez isolée d'autres formations du même type, cette zone peut constituer un refuge important pour les espèces citées précédemment. Elle fait partie de la Réserve Naturelle Nationale des Coussouls de Crau.

Rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme 07/07/2017

EYGUIERES W:\PLU\2015\515114-EYGUIERES_PLU\DOSSIER\Approbaton\515114_1_Rp-Approbaton.doc, page 140

La Crau sèche, au sud ouest de la commune : Ce secteur est relié au reste de la réserve naturelle nationale des Coussouls s'étendant au sud du territoire communal. La route D569 se dirigeant vers Martigues à l'est constitue une importante barrière à cet espace naturel. De même, les différentes activités humaines développées sur le secteur diminuent la surface de cet espace naturel remarquable et induit d'importantes perturbations: bruits, circulation d'avions et autres véhicules, etc.

La préservation de cet espace est primordiale. Les activités humaines développées sur le Coussoul doivent être contrôlées pour limiter leur impact mais également maintenues pour préserver les milieux (pastoralisme en particulier).

Le projet de réhabilitation et d'exploitation de l'aérodrome et de modernisation du circuit de la zone dédiée aux sports mécaniques ne décrit pas suffisamment précisément les futures activités, ni les horaires d'ouverture des deux zones d'exploitation (possibilité d'ouverture en nocturne des sites), ni le nombre estimé de personnes accueillies sur le site lors l'exploitation quotidienne mais aussi lors les grandes manifestations.

L'étude d'impact, qui se réfère à l'activité actuelle (avec un arrêt de l'exploitation de la zone des sports mécaniques depuis quelques années), sans toutes ces précisions, est donc largement sous-estimée.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ne sont pas à la hauteur des enjeux et des mises en œuvre. Quels sont les espaces dédiés au public, comment sont-ils délimités ? Quelles sont les mesures de protections des zones de Coussouls lors des manifestations de forte affluence ?

L'étude d'impact met en évidence la présence d'espèces protégées et remarquables à proximité immédiate des installations, sur les zones aménagées (Bupreste de Crau (pp51-52), du Lézard ocellé (p54) ou de l'Oedicnème criard (p55), l'outarde canepetière et également sur les espaces dégradés de la zone de circuits, faisant ainsi de ces endroits des zones à protéger, ne permettant pas de les modifier.

L'augmentation et la densification des surfaces construites sur la partie de l'aérodrome, la construction d'un nouveau circuit et d'une voie d'accès vont nécessairement impacter les espèces végétales et animales et détruire en partie leur habitat.

La préservation de ces espèces étant primordiale, il est clair que l'augmentation de l'activité du site entrainera *de facto* un impact significatif sur la biodiversité remarquable et unique du site. A l'heure de l'érosion de la biodiversité mondiale, les activités humaines doivent se limiter fortement et principalement sur les lieux fragiles. Le risque est de continuer à détruire... Il est donc urgent d'arrêter ce projet.

Les pollutions :

De nouveau, l'étude d'impact évalue un niveau d'impact faible des nuisances sonores et de pollution atmosphérique.

Nuisances sonores

Pour les pétitionnaires, l'augmentation de la fréquentation du public est considérée comme peu significative. Dès l'ouverture de la petite piste, l'utilisation de karts électriques va limiter les nuisances sonores et le dérangement de la faune. Sur la nouvelle piste principale, l'évolution vers des véhicules électriques devrait également contribuer à réduire dans le temps l'impact des activités sur leur environnement. Le pôle des sports mécaniques est un centre de loisirs et formations, il n'est pas prévu d'organiser des compétitions avec beaucoup de public.

Si cela est vrai on peut se questionner sur cette demande de permis visant la partie de modification des pistes des circuits qui semble inutile sur cette partie. Les circuits ayant été homologués par le passé.

Et que dire du projet d'implantation d'une école de voltige dont le niveau sonore est une nuisance inadmissible pour les riverains vivant à proximité. Rappelons pour mémoire que les activités « voltige » de la base aérienne de Salon-de-Provence sont dénoncées en permanence depuis de nombreuses années... Plusieurs autres pétitions dénoncent de manière récurrente cela. Est-ce donc raisonnable de créer une deuxième école de voltige ?

Une étude d'impact plus sérieuse s'impose pour évaluer l'ambiance sonore d'un véritable site dédié aux sports mécaniques en fonctionnement (équivalent en taille) avec des karts, motos et autres avions de voltige en motorisation thermique. Nous continuons à penser que le tout électrique est une utopie à court et moyen terme et un leurre et que la mention « à l'avenir » nécessite d'être argumentée ...

Sur la qualité de l'air

Dans l'étude d'impact, il est mentionné :
Phase exploitation : Le trafic induit par l'activité du site (flux des usagers et approvisionnement) sera sans commune mesure avec le trafic supporté par la RD569.

Comment peut-on se permettre un tel commentaire dans une étude d'impact qui se doit d'être sérieuse. Nous avons besoin de savoir précisément si la qualité de l'air sera impactée et de combien. Il n'est pas possible d'éluder le sujet d'un revers de main sous prétexte qu'il existe dans l'environnement proche une source de pollution soi-disant plus importante- ce qui reste à démontrer. Combien de véhicules (nombre et typologie) emprunte la voie RD569 par jour ?

L'étude d'impact semble aussi méconnaître les effets à long terme de la pollution et les effets de seuils où la linéarité « réaction versus dose » est absurde. La problématique de l'accumulation des pollutions et des seuils de tolérance ne sont évalués. Si les indices de qualité de l'air existent et les seuils réglementaires existent ce n'est pas pour rien !

Nous demandons donc une étude précise sur la production des gaz à effet de serre et sur la production de particules fines issue de l'usure des pneus des karts et motos sur les circuits.

Sur la pollution lumineuse

Dans l'étude d'impact :

Phase exploitation : Dans le cadre du projet, il est prévu la mise en place d'un éclairage diffus et limité spatialement. Utilisation de lumières diffuses orientées vers le sol et règles d'extinction automatiques. Les pétitionnaires mentionnent l'organisation de manifestations nocturnes occasionnellement.

La pollution lumineuse est également traitée avec beaucoup de légèreté dans l'étude d'impact alors qu'elle est particulièrement nuisible à la biodiversité. Nous demandons l'interdiction stricte de toutes manifestations nocturnes pour la préservation des espèces animales.

V – Sur la légalité d'un tel projet

Il est utile de mentionner ici la récente jurisprudence de la Cour d'Appel Administrative de Nancy qui a annulé l'autorisation de destruction d'espèces et d'habitats protégés pour l'aménagement d'une zone d'activités sur l'ancien aéroport militaire de Lure-Malbouhans ([CAA Nancy, 3ième chambre, 08/02/2022, 18NC02361](#)).

A cette occasion, le juge a notamment rappelé les points suivants :

- un projet de travaux, d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privée susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, sur le fondement du c du 4° du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement que s'il répond, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, tels que notamment le projet urbain dans lequel il s'inscrit, à une raison impérative d'**intérêt public majeur**.

- la réalisation d'un projet doit être d'une **importance telle** qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels, ainsi que de la faune et de la flore sauvages poursuivi par la législation, justifiant ainsi qu'il y soit dérogé

En comparaison avec le projet de Lure-Malbouhans, **le projet de réhabilitation et d'exploitation** de l'aérodrome d'Eyguières **peut difficilement se considérer comme un projet d'intérêt public majeur**. Son faible apport économique et social ne saurait justifier la remise en cause de l'objectif de conservation d'espèces ou d'habitats qui font la richesse et la spécificité de la réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau.

VI - CONCLUSION

Ce projet parcellaire (puisque'il ne comprend pas la construction du parc photovoltaïque) est très insatisfaisant car il concerne une coque commerciale sans définir précisément les activités, alors que ces dernières sont indispensables pour évaluer les répercussions environnementales, les potentiels risques et les façons de les maîtriser, les réduire et les compenser.

Pour une meilleure acceptation de ce type d'activités de loisir, dans le contexte actuel de réchauffement climatique, les porteurs de projet veulent nous faire croire à la possibilité du tout électrique et à la production d'énergie verte alors qu'il faudra attendre plusieurs années pour l'avènement du tout électrique des véhicules et aéronefs et que la construction du parc photovoltaïque avec les contraintes de cette zone est hypothétique.

L'étude d'impact est très insuffisante car elle ne porte pas sur la véritable activité du futur site et ne porte pas non plus sur la totalité du projet.

Force est de constater que ce projet dans sa totalité va impacter définitivement la biodiversité et la vie des riverains, générer des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques. Il risque également de polluer la nappe phréatique mais aussi de participer à la raréfaction de l'eau.

Il est inconcevable, en état actuel de l'environnement de cette zone et de la planète, d'envisager le développement de tel projet de loisir de sports mécaniques et aéronautiques qui ne bénéficient pas en plus à l'ensemble de la population locale, comme le stipule la mesure 13 du Pacte pour la Transition.

Mesure 13 : Contribuer à la fin des projets et infrastructures qui augmentent les émissions de gaz à effet de serre et font reculer la biodiversité.

Par conséquent, le collectif Pacte Salonais en Transition ainsi que l'ensemble des collectifs et associations engagés pour la transition (Salon de Provence, Miramas, Saint Chamas, Eyguières, Mallemort, Sénas, Aurons, Alleins, Grans) émettent un avis défavorable sur le projet de réhabilitation et d'exploitation de l'aérodrome de Salon-Eyguières et de modernisation du circuit de la zone dédiée aux sports mécaniques, sur les communes d'Eyguières et Salon de Provence, tel qu'il a été conçu et présenté.

A ce titre, nous interpellons M. Henri Pons, maire d'Eyguieres qui doit *in fine* accorder ou non ce permis de construire en l'invitant à respecter son engagement sur cette mesure qu'il a librement choisie, au nom de son équipe durant sa mandature.

M. le Maire, exercez votre capacité de dire non à ce projet qui contrevient à vos engagements.