

Aménagement de la Nartuby médiane dans la traversée de Draguignan et de Trans- en- Provence.

**Enquête Publique réalisée du 15 /07/2021 au 16/08/2021
par Mme Winkler Elisabeth , commissaire enquêteur .**

I . Rapport d'Enquête

Destinataires:

- Monsieur le Préfet du Var**
- Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Toulon**
- Messieurs les Maires de Draguignan , de Trans-en - Provence**

Sommaire

I. Généralités

1.1 Objet de l'Enquête

1.2 Cadre Juridique

1.3 Présentation du Syndicat Mixte de l'Argens

1.4 Composition du Dossier

II. Organisation et Déroulement de l'Enquête

2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur

2.2 Modalités de L'Enquête

2.3 Informations du Public

2.4 Clôture de l'Enquête

III. Analyses des Observations

3.1 Procès verbal de Synthèse

3.2 Observations des P.P.A

3.3 Observation du Public

3.4 Observations du Commissaire Enquêteur

I. Généralités

1.1 Objet de l'enquête

Suite à la crue de Juin 2010 , le Syndicat Mixte de l'Argens (S.M.A) s'est engagé à réduire le risque d'inondation de la Nartuby sur les secteurs urbanisés des communes de Draguignan et de Trans-en-Provence.

Les collectivités du bassin versant de l'Argens se sont organisées pour élaborer le P.A.P.I(programme actions et prévention inondations)

Le projet correspond à la mise en œuvre de l'action 35 du P.AP.I de l'Argens et des côtiers de l'Esterel 2016 - 2022.

Les aménagements prévus dans le cadre de l'action 35 est porté par le S.M.A , maitre d'ouvrage .

L'action 35 vise la réalisation d'aménagement hydraulique sur la partie médiane du bassin versant de la Nartuby. Ces aménagements sont situés sur les communes de Draguignan et de Tran-en-Provence depuis le secteur du Pont de Lorgues à Draguignan jusqu'au pont de la route départementale n°54 à Trans-en-Provence.

Les travaux d'aménagements de la Nartuby médiane dans la traversée de Draguignan et de Trans-en-Provence consistent à :

- élargir, approfondir et restaurer du lit de la Nartuby sur une linéaire de 3,8 km environ
- modifier huit ouvrages de franchissement : pont de Lorgues , pont submersible Incapis , pont SNCF, pont Bonhomme, passerelle Carrefour , pont d'accès à la zone commerciale de Carrefour , pont de la RD1555, passerelle de Décathlon

- supprimer trois ouvrages de franchissement : pont du chemin des Berges , passerelle Bonhomme , passerelle Renoux
- créer de nouveaux chemins d'accès
- modifier le profil en long de la rivière sur environ 1,5 km avec le dérasement du seuil de la Foux et le rétablissement de la prise d'eau
- créer un ouvrage de ralentissement de la dynamique de la crue à l'aval de Trans-en-Provence

Les aménagements permettront ainsi d'améliorer les conditions d'écoulement en crue dans les secteurs sensibles de la traversée des deux communes et par ailleurs , l'ouvrage de ralentissement de crue "mesure compensatoire hydraulique" permettra de stabiliser en aval les communes de la Motte et du Muy par le stockage des eaux de la traversée de Draguignan à Trans-en-Provence.

Trois principaux objectifs sont retenus :

- réduire les aléas sur les secteurs à forts enjeux en augmentant la capacité de la Nartuby à évacuer les crues
- limiter les incidences en aval en proposant des aménagements de ralentissement dynamique ou d'écrêtement dans les secteurs agricoles en aval des zones urbanisées pour compenser les aménagements amont
- assurer une restauration hydro-morphologique du cours d'eau.

L'objectif capacitaire de non-débordement a été déterminé par les études réalisées lors du P.A.P.I de l'Argens ; la Nartuby médiane après travaux devra présenter une capacité de l'ordre de 180 m³/s à Trans-en-Provence , avec une occurrence de crue à 30 ans.

Le montant total des travaux programmés est estimé à 22,7 millions d'euros HT.

- une D.I.G requise au titre de l'article L.211-7 du code de l'environnement
- une D.U.P article L.1 du code environnementale art L.123-2
- une enquête parcellaire article R.131-1 du code de l'expropriation
- une S.U.P article L.566-12 et L.211-12 du code de l'environnement

Ce projet est soumis à l'A.E (autorisation environnementale) conformément à l'article R.181-36 et à R.181-38 et également à l'évaluation environnementale conformément à l'article L.122-3 et R.122-5 du code de l'environnement.

- Autorisation au titre de la loi sur l'eau requise au titre de l'article L.214 du code de l'environnement
- Evaluation des incidences Natura 2000 requise au titre de l'article R-414-19 du code de l'environnement
- Autorisation de défrichement au titre de l'article L.214-13 du code forestier
- Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement
- Autorisation préalable de travaux dans les sites du patrimoine remarquables au titre de l'article L.632-1 du code du patrimoine

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation P.P.R.I codifié aux articles L.562-4 à L.562-7 et R.562-1 et suivants du code de l'environnement constitue l'un des outils de l'Etat en matière de prévention des inondations . Ce dispositif a été complété par la loi du 30 juillet 2003.

Le bassin de l'Argens a subi le 15 juin 2010 un épisode pluvio-orageux exceptionnel ayant causé de graves dommages ; le Préfet du Var a prescrit pour les 13 communes impactées par ces inondations un P.P.R.I le 8 septembre 2010.

Le P.A.P.I de l'Argens (programme d'action et de prévention des inondations) permet par ailleurs la mise en œuvre d'une politique globale pensée à l'échelle du bassin.

1.3 Présentation du Syndicat Mixte de l'Argens

Dans le cadre de la compétence GEMAPI (gestion de l'eau ,des milieux aquatiques et de la prévention des inondations) le S.M.A , créé en octobre 2014 gère 74 communes et exerce plusieurs missions :

- de faciliter la gestion équilibrée de la ressource en eau à l'échelle du bassin versant à travers un projet d'aménagement d'intérêt commun.
- de prévenir les inondations et de restaurer hydro morphologiquement le cours d'eau sur certains secteurs néanmoins l'entretien des cours d'eau non domaniaux relève de la compétence des propriétaires riverains.
- d'identifier les ouvrages de protection d'intérêt commun du bassin versant ainsi que les démarches administratives y afférente.
- de créer si besoin , des zones d'expansion de crues (Z.E.C)
- de protéger et restaurer des sites , des écosystèmes aquatiques et des zones humides ainsi que les formations boisées riveraines .

En dehors du GEMAPI , le S.M.A assure dans le cadre du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'Argens (SAGE) les fonctions de la structure porteuse de la commission locale de l'eau (CLE) , la maîtrise de l'ouvrage de missions spécifiques à la demande de la CLE .

Il contrôle le suivi quantitatif et qualitatif des eaux superficielles des cours d'eau reconnus d'intérêt commun du bassin versant .

1.4 Composition du dossier

Le dossier d'enquête publique unique déposé le 18 mai 2021 se compose de plusieurs pièces notamment le bilan de concertation , l'étude d'impact , l'avis de l'A.E, le mémoire en réponse du pétitionnaire et les avis de l'organe délibérant du SMA et des conseils municipaux des communes de Draguignan et de Trans-en-Provence .

- Les dossiers d'enquête parcellaire définissant les emprises au titre de la D.U.P et les assiettes des servitudes d'utilité publique.
- Note explicative sur l'Action 35 du PAPI complet de l'Argens et côtiers de l'Esterel
- Volet 1. Autorisation loi sur l'eau et évaluation environnementale
- Volet 2. Autorisation de défrichement
- Volet 3. Demande de dérogation espèces et habitats protégés (CNP)
- Volet 4. Déclaration de travaux au titre de la protection du Patrimoine
- Volet 5 . Déclaration d'intérêt général
- Résumé non technique de l'étude d'impact
- DAE . Note non technique
- DAE .Lettre de demande signée
- DAE . Liste des pièces du DAE signée
- DAE . Avis émis par les services instructeurs lors de la phase du DAE
- DAE. Etude d'impact, milieu naturel , milieu aquatique et autres facteurs environnementaux
- DAE. Mesures compensatoires . Etude de dangers

- DAE . Evaluation des incidences Natura 2000
 - DAE . Moyens de surveillance , modalités d'exploitation et d'entretien moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident , remise en état du site après exploitation
 - DAE . Dossier de saisine du CNPN relatif à la demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées
 - DAE. Dossier de compléments produit en phase d'instruction
-
- Eléments cartographiques, cartes au format A3
 - Eléments cartographiques , plans de masses des différents aménagements
 - Eléments cartographiques ,présentation des résultats des crues de modélisation .

II. Organisation et déroulement de l'enquête

2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur.

Le 25 mai 2021 , le président du Tribunal Administratif de Toulon a désigné Mme Winkler Elisabeth en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique unique portant sur le projet d'aménagement de la Nartuby médiane dans la traversée de Draguignan et de Trans-en-Provence .

2.2 Déroulement de l'enquête.

Le siège de l'enquête publique unique est fixé à deux endroits :

- à la direction des services techniques de la mairie de Draguignan ,
centre Joseph Collomp ,place René Cassin .

- à la mairie de Trans-en-Provence 25 avenue de la Gare .

L'enquête publique se déroulera du 15 juillet 2021 au 16 août 2021 soit
32,5 jours consécutifs aux lieux , heures et jours ouvrables des deux
mairies.

Le commissaire enquêteur a paraphé les dossiers d'enquête et les
registres d'enquête à feuillets non mobiles côté mises à la disposition
du public dans les deux mairies le 15 juillet 2021.

Le commissaire enquêteur se tient à la disposition du public pendant
les permanences , aux lieux , jours et heures indiqués ci-dessous :

- à la direction des services techniques de la ville de Draguignan :

le 15 juillet de 13h30 à 16h30

le 10 août de 13h 30 à 16h30

le 16 août de 13h30 à 16h30

- à la mairie de Trans-en-Provence:

le 23 juillet de 13h30 à 16h30

le 2 août de 14h à 17h

le 11 août de 14h à 17h

Pendant toute la durée de l'enquête , le dossier d'enquête publique
unique comportant tous les éléments cités ci- dessus notamment le
bilan de la concertation , l'étude d'impact , les avis de l'A.E et du

CNPN, du comité syndical du SMA et des conseils municipaux des communes de Draguignan et Trans-en-Provence est consultable :

- sur support papier dans chaque lieux de l'enquête .Le public pourra consigner ses observations et propositions sur le registre soit directement auprès du commissaire enquêteur lors des permanences soit par courriers ; ils seront annexés au registre .

- sur site internet des services de l'Etat dans le Var : <http://www.var.gouv.fr/enquetes-publiques-en-cours-hors-icpe-r2081.html>.

Le public pourra formuler ses observations par courriel à l'attention du commissaire enquêteur à l'adresse électronique suivante:

nartubymedianr-epvar@administrations83.net

- sur un poste informatique aux jours et heures des deux mairies respectives.

2.3 Informations du Public

La publicité règlementaire a été assurée de la façon suivante :

- par voie de presse dans la Marseillaise et Var Matin , publication d'un premier avis d'enquête publique le 28 juin 2021 et en rappel dans les mêmes journaux (rubrique annonces légales) le 15 juillet 2021.

- par voie d'affichage ; l'avis d'enquête publique a été affiché en Mairie de Draguignan et de Trans-en-Provence aux lieux réservés à cet usage quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée.

Cet avis sera affiché également par le SMA sur les lieux des travaux projetés et visible de la voie publique . Ce même avis sera publié sur le site internet des services de l'Etat dans le Var.

L'affichage a été conforme à l'arrêté du 24 avril 2012. Les modalités d'affichage et de publicité ont fait l'objet d'un certificat d'affichage remis au commissaire enquêteur le 16 août 2021.

2.4 Clôture de l'enquête

Un procès verbal de synthèse du déroulement de l'enquête publique et des observations reçues par le commissaire enquêteur a été remis aux services compétents du SMA.

Le Commissaire Enquêteur a eu des entretiens sur le projet avec à Draguignan M.CAMALEONTE , directeur des services Techniques et Mme SCHEFFER et à Trans-en-Provence M.CAYMARIS , maire puis M.ROMANCANT , Directeur des services Techniques .

La visite des principaux secteurs a été faite en compagnie de Mme SCARCERIAUX , chargée des projets PAPI.

A l'expiration du délai d'enquête le 16 août 2021 à 16h30 , les registres de Draguignan et de Trans-en-Provence, les documents annexés et les dossiers seront remis au commissaire enquêteur qui clôt l'enquête publique .

III. Analyse des observations

3.1 Procès-verbal de Synthèse

Questionnaire : Pour mieux appréhender tous les enjeux environnementaux du projet, en tenant compte des observations du public et des P.P.A, le commissaire enquêteur souhaiterait que le SMA puisse répondre aux questions suivantes :

Q1. L'élargissement et l'approfondissement du lit de la Nartuby se fera sur 3,9 km ; quels sont les secteurs choisis pour cette opération et pourquoi ?

Suite à la crue dévastatrice de la Nartuby en juin 2010 et aux crues successives intervenues depuis sur le territoire, le Syndicat Mixte de l'Argens s'est engagé dans la réalisation d'études et d'aménagements permettant de réduire le risque inondation de la Nartuby sur les secteurs urbanisés des communes de Draguignan et de Trans-en-Provence.

Les objectifs de ces aménagements sont multiples :

- ✓ Réduire les aléas sur les secteurs à forts enjeux en augmentant la capacité de la Nartuby à évacuer les crues. Actuellement les premiers débordements ont lieu à partir de 40-50 m³/s au droit de la zone d'activité de Trans-en-Provence (Gémo/Buffalo). Après travaux, la capacité du lit sera portée à 180 m³/s à Trans-en-Provence, ce qui correspond à une période de retour évaluée à 30 ans ;
- ✓ Eviter toute incidence en aval en proposant des aménagements de ralentissement dynamique des crues en aval des zones urbanisées pour compenser les aménagements amont ;
- ✓ Assurer une restauration écologique du cours d'eau ;
- ✓ Intégrer la dimension paysagère dans l'opération.

L'élargissement et l'approfondissement du lit de la Nartuby est programmé sur un linéaire d'environ 3.8 km, dans la traversé des communes de Draguignan et de Trans-en-Provence. Six secteurs d'intervention ont été ciblés compte tenu de leur manque de capacité à évacuer les crues, du nord au sud, il s'agit :

- ✓ Secteur 1 – Pont de Lorgues ;
- ✓ Secteur 2 – Les casernes militaires ;

- ✓ Secteur 3 - Incapis à SNCF ;
- ✓ Secteur 4 - SNCF à Gémo/Bufalo ;
- ✓ Secteur 5 – Gémo/Bufalo à la zone commerciale de CARREFOUR ;
- ✓ Secteur 6 - Services Techniques de Trans et interventions ponctuelles en aval (centre-ville de Trans-en-Provence).

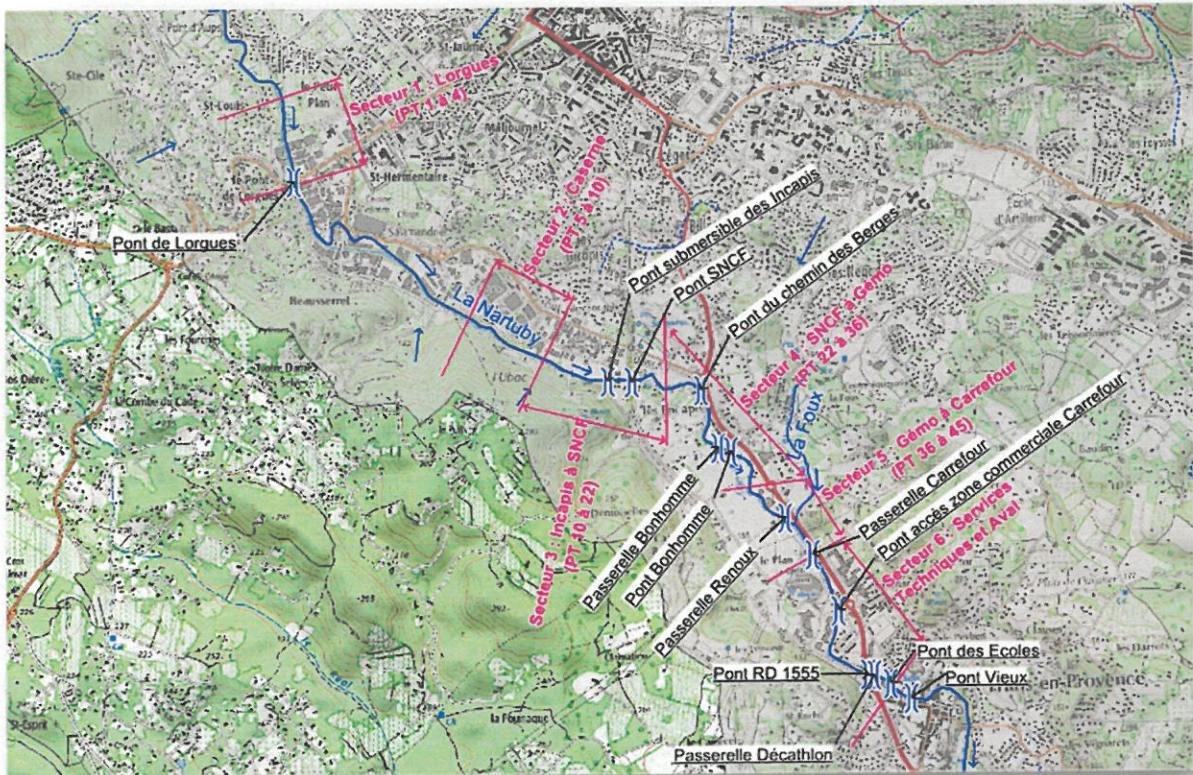


Figure 1 : Situation géographique des aménagements projetés à l'échelle 1/25 000ème

Les zones à aménager ont été choisies pour permettre d'atteindre l'objectif de protection des enjeux, elles correspondent aux zones où les eaux de la Nartuby débordent pour une période de retour inférieure à 30 ans.

Ces points de débordement ont été identifiés en fonction des résultats des modélisations des écoulements construites sur la base de la connaissance du terrain, de levés topographiques fins et d'analyses hydrologiques et hydrauliques du bassin versant de la Nartuby (l'ensemble des résultats des modélisations sont disponibles en annexe du DAE – EP11).

Le C.E en prend acte

Q2. Comment pensez vous intégrer les dimensions écologiques et paysagères sur les berges de la Nartuby ?

L'action 35 du PAPI complet de l'Argens constitue un vaste projet de restauration d'un cours d'eau en milieu urbain. Sur le secteur de travaux, la Nartuby présente à l'heure actuelle de nombreux signes d'artificialisation, de dysfonctionnements morphologiques, de dégradations, de pollutions, de

proliférations d'espèces exogènes envahissantes etc. Le programme de travaux a été conçu pour répondre à la question suivante : « comment protéger les personnes et les biens contre le risque d'inondation tout en restaurant les fonctionnalités écologiques de la Nartuby ? ».

Ce projet, en plus du gain hydraulique attendu, favorisera donc le développement des trames verte et bleue, supprimera la fragmentation des milieux et améliorera sensiblement le cadre de vie des populations.

La dimension écologique et paysagère des berges de la Nartuby est prise en compte principalement par :

- ✓ **La restauration de la ripisylve** : Intégration d'une phase de restauration - voir de création - de la ripisylve sur les berges de la Nartuby sur près de 3.8 km. Les travaux de restauration de la ripisylve consistent en la création d'un corridor végétal diversifié par la recréation d'une ripisylve adaptée (cf. coupe de principe ci-dessous) :
 - En haut de berge (arbustes et arbres) ;
 - En berges (protection contre l'affouillement et l'érosion) ;
 - En fond (risbermes).

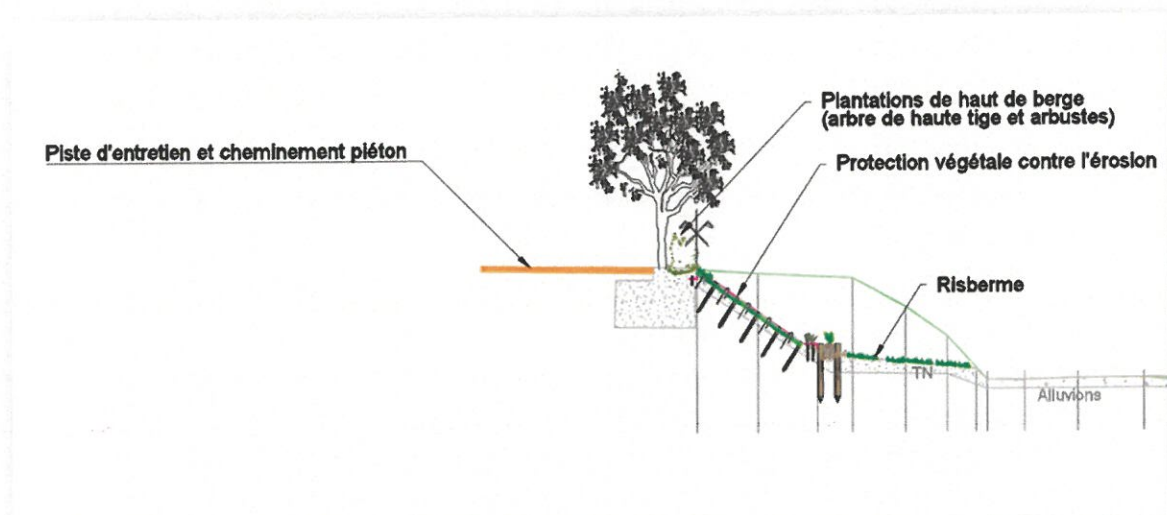


Figure 2 : Coupe type des berges restaurées sur la Nartuby

NB : Le choix de la nature de la protection des berges est directement influencé par les contraintes hydrauliques que connaissent les différents tronçons de la Nartuby. Nous avons systématiquement favorisé la conception des aménagements en les orientant vers de la protection végétale. Ainsi, c'est plus de 75% des berges qui sont concernées par de la technique végétale et seulement 25 % par une solution minérale (enrochements).

- ✓ **L'amélioration des conditions d'oxygénation et de température** : La restauration de la ripisylve sur l'ensemble du linéaire va favoriser l'ombrage de la Nartuby et ainsi limiter l'augmentation de la température permettant de conserver des conditions d'oxygénation compatible au bon développement de la vie aquatique.

- ✓ **Le traitement des Espèces Exogènes Envahissantes** : Passe par la limitation de la prolifération d'espèces invasives par un travail d'inventorisation et de définition d'un protocole d'éradication à suivre avant/pendant et après le chantier (ailante, cannes de Provence...).

- ✓ **La restauration de la continuité écologique** : Afin d'améliorer la continuité écologique (sédimentaire et piscicole) de la Nartuby dans la traversée urbaine, l'ensemble des obstacles à la continuité vont être traités dans le cadre de l'action 35. L'opération comprend donc :
 - ✓ Abaissement de 2 m du seuil du la Foux ;
 - ✓ Démolition de l'ensemble des radiers et seuils présents dans le fond du lit sur les 3,8 km cours d'eau ;
 - ✓ Approfondissement des réseaux transversaux à la Nartuby (notamment deux siphons d'eaux usées) ;
 - ✓ Enlèvement d'un vieux réseau d'eaux usées désaffecté posé dans le fond du lit ;
 - ✓ Dépose des parties anthropiques de seuils mixtes (structures maçonnées) dans la traversée du vieux centre de Trans-en-Provence.

- ✓ **Le traitement des eaux claires parasites et temporaires** : L'opération de travaux prévoit d'améliorer le fonctionnement du réseau de transfert des eaux usées de Trans-en-Provence/Draguignan et ainsi de limiter les dysfonctionnements de ce dernier. Il est prévu de :
 - De supprimer et de remplacer des réseaux vieillissants sur environ 3500 ml (route du Plan, secteur des Incapis, secteur de l'ancien Décathlon – réseau en encorbellement sur le pont) ;
 - De supprimer l'antenne traversant la Nartuby au niveau de Gémou/Buffalo par la création d'un nouveau maillage de réseau ;
 - D'approfondir le double siphon qui traverse la Nartuby au niveau du pont submersible des Incapis.

La réalisation de l'ensemble de ces aménagements permettra in fine de limiter les intrusions d'eaux claires dans le système d'assainissement et de réduire ainsi les pollutions vers le milieu.

- ✓ **Une gestion qualitative des eaux pluviales** : Les écoulements ruisselants vers la Nartuby bénéficieront d'un aménagement particulier en cas de dégradation prononcée des abords des berges : zones de parking, de circulation importantes (soit près de 1,4 km). Le traitement se fera via la réalisation de noues plantées en haut de berge.

- ✓ **La diversification des faciès d'écoulement** : L'uniformité des peuplements végétaux est souvent liée à celle du milieu physique (débit réduit, écoulement régulier, berges homogènes). La diversification des faciès d'écoulement dans le cadre du projet permettra par conséquent l'amélioration qualitative des habitats.

Il est prévu dans le cadre de l'opération des variations de largeur et de section du lit vif de la Nartuby induisant ainsi une variation des vitesses d'écoulement de l'eau (faciès diversifiés). En complément, des éléments de rugosité (gros éléments ne participant pas ou peu au transport solide compte tenu de leur taille, de leur poids, de leur ancrage en lit et formant l'ossature de ce dernier lit) viendront compléter les substrats du lit remodelé dans le cadre du chantier.

- ✓ **La reconstitution d'un lit biogène :** Les travaux d'élargissement et d'approfondissement du lit imposeront une reprise du substrat (fond du lit). Le lit reconstitué aura une granulométrie biogène c'est-à-dire compatible avec le bon développement de la vie aquatique (faune et flore).
- ✓ **L'intégration des ouvrages de franchissement dans leur environnement :** En proposant un habillage paysager des ouvrages de franchissement repris pour les besoins du projet (pont submersible des Incapis, passerelle dite « Carrefour », pont du centre commercial de Trans-en-Provence et passerelle dit « Collomp »).

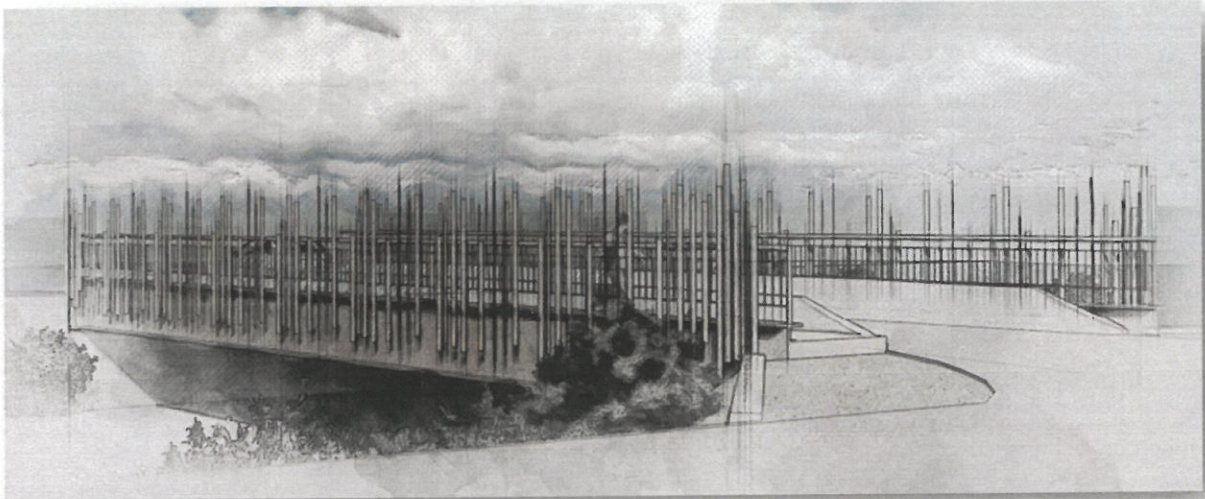


Figure 3 : Exemple d'un habillage architectural d'un pont repris dans le cadre de l'opération

C.E : Il est évident que la ripisylve constitue un corridor végétal nécessaire à la restauration des berges de la Nartuby ,cependant les végétaux exogènes à éradiquer ont été mentionnés mais rien sur ceux qui seront choisis pour faire partie de cette "trame vert".

Q3. Quelles sont les mesures prévues d'évitement et de compensation concernant la faune et la flore ?

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet ont été définies en partenariat avec le Bureau d'Etude ECO-MED (experts naturalistes).

Le Bureau d'Etudes, mandaté par le Syndicat Mixte de l'Argens, a réalisé des inventaires sur environ 250 hectares de la zone d'étude et ses alentours immédiats afin de caractériser finement les enjeux en matière de faune et de flore. Ces prospections ont été entreprises aux périodes les plus favorables pour les divers groupes étudiés et se sont étalées de juillet 2017 à juin 2018 et d'avril à octobre 2019.

Des enjeux écologiques très forts, forts à modérés et faibles ont été mis en évidence sur la zone d'étude (de nombreuses espèces à enjeux ont ainsi été recensées : flore, reptiles, poissons, insectes, amphibiens). De fait, le Syndicat Mixte de l'Argens, a consenti d'importants efforts pour les mesures

environnementales d'évitement, de réduction, d'accompagnement écologique et de compensation pour un coût global estimé supérieur à 5 millions euros HT :

- ✓ Par l'adaptation et l'optimisation du projet (démarche itérative entreprise entre le Syndicat Mixte de l'Argens, le maître d'œuvre INGEROP et ECO-MED) afin d'aboutir à une zone d'emprise de moindre impact écologique ;

- ✓ Par la mise en œuvre de mesures de réduction de l'impact environnemental (R1 à R15) :
 - Mesure R1 : Respect des emprises du projet et balisage,
 - Mesure R2 : Maîtriser toute intervention en lit mineur dans les secteurs sensibles,
 - Mesure R3 : Adaptation du calendrier des travaux en fonction de la phénologie des espèces animales,
 - Mesure R4 : Evitement et balisage des arbres gîtes potentiels,
 - Mesure R5 : Abattage « de moindre impact » d'arbres gîtes potentiels,
 - Mesure R6 : Gestion conservatoire vis-à-vis de la Tortue d'Hermann,
 - Mesure R7 : Gestion conservatoire de la Cistude d'Europe,
 - Mesure R8 : Balisage et évitement des stations d'espèces végétales à enjeu,
 - Mesure R9 : Aménagement des ponts en faveur de la biodiversité,
 - Mesure R10 : Gestion conservatoire du patrimoine arboré susceptible d'accueillir des espèces arboricoles,
 - Mesure R11 : Limitation des risques de pollution du milieu aquatique,
 - Mesure R12 : Réalisation de pêches électriques de sauvetage avant toute intervention dans le lit mineur en eau,
 - Mesure R13 (mesurée intégrée dès les premières phases de conception): Revégétalisation des berges à l'aide de technique de génie végétal à l'aide d'essences autochtones,
 - Mesure R14 (mesurée intégrée dès les premières phases de conception) : Reconstitution du matelas alluvial,
 - Mesure R15 (mesurée intégrée dès les premières phases de conception) : Diversification des écoulements.

- ✓ Par la mise en œuvre de mesures de compensation écologiques (C1 à C6), qui sont localisées dans 9 zones pour une surface totale d'environ 15 ha, hormis la mesure C1 qui porte sur la globalité du bassin versant de la Nartuby :
 - Mesure C1 : mise en œuvre d'un programme de traitement des Espèces Exotiques Envahissantes,
 - Mesure C2 : Restauration des berges et ripisylves,
 - Mesure C3 : Gestion conservatoire du patrimoine arboré susceptible d'accueillir des espèces arboricoles,
 - Mesure C4 : Traitement des déchets,
 - Mesure C5 : Ouverture de milieux,

- Mesure C6 : Suppression mécanique des protections de berge anthropique.
- ✓ Par les mesures d'accompagnement écologique à mener tout au long du chantier et après le chantier (préparation des parcelles avant travaux, suivi pendant/après travaux et conduite d'opérations de restauration et d'aménagement après travaux) : limitation des espèces colonisatrices et considérées comme envahissantes, modalités pour la réutilisation des terres excavées, proscription des traitements phytosanitaires, pose de nichoirs spécifiques (pour le Rollier d'Europe, le Petit-duc scops, la Huppe fasciée et le Cincle plongeur), pose de nichoirs à chauves-souris, transplantation des individus de Consoude à bulbes, transplantation des pieds d'Aristolochia rotunda et Aristolochia clematitis, restauration de la continuité écologique longitudinale, suivi des éléments de qualité (eau, invertébrés benthiques, diatomées, macrophytes et poissons) au niveau de 3 stations d'étude (durant 10 ans), suivi des mesures de réduction et des impacts (durant 5 ans), suivi des effets des mesures écologiques proposées sur les parcelles compensatoires (durant 30 ans).

De nombreuses mesures de réduction d'impact ont ainsi été intégrées au projet. Grâce à ces mesures, les impacts résiduels du projet sont globalement faibles à très faibles. La mise en œuvre du projet permettra d'améliorer la qualité globale du cours d'eau de la Nartuby, du fait de l'atteinte du bon état morphologique et de la recherche d'un fonctionnement plus naturel de la rivière.

Certes , le C.E est d'accord sur le fait que des mesures compensatoires aient été envisagées pour préserver la faune endémique de la zone mais ces mesures d'accompagnements écologiques devront être envisagées avec un suivi avant et après les travaux.

Q4. Quels sont les moyens mis en place pour la protection du risque d'inondation dans les zones urbanisées ?

Les aménagements projetés pour limiter le risque d'inondation sur les zones urbanisées de Draguignan et de Trans-en-Provence consistent en :

- ✓ Le recalibrage et la restauration du lit de la Nartuby (élargissement et approfondissement) sur un linéaire d'environ 3,8 km (depuis le pont de Lorgues à Draguignan jusque dans le centre-ville de Trans-en-Provence) ;
- ✓ Le confortement des berges par des techniques végétales et mixtes ;
- ✓ L'abaissement du seuil de la Foux de 2 mètres entraînant une modification du profil en long sur près d'1,5 km (mise aux normes de la prise d'eau alimentant les canaux d'irrigation de Trans-en-Provence) ;
- ✓ La modification d'ouvrages d'art : réouverture de l'arche rive droite du pont de Lorgues, reprise du gabarit du pont submersible des Incapis, reprise du gabarit de l'ancien pont SNCF, création d'un bras de décharge au droit du pont dit « Bonhomme », création d'une nouvelle passerelle dit « Carrefour » et suppression de l'ancien ouvrage, création d'un nouveau pont dit « Zone commerciale » et suppression de l'ancien ouvrage, reprise du gabarit du pont de la

RD1555 et la création d'une passerelle piétonne au droit de l'ancien Décathlon et suppression de l'ancien ouvrage.

- ✓ La suppression d'ouvrages d'art : le pont du chemin des berges, le pont dit « Renoux », la passerelle dite « Bonhomme ».
- ✓ Le rétablissement d'accès alternatifs suite à la suppression des ouvrages de franchissement de la Nartuby mentionnés ci-dessus ;
- ✓ La création d'un ouvrage de ralentissement de la dynamique des crues dans la plaine aval de Trans-en-Provence (au droit du pont de la RD54) pour permettre une neutralité hydraulique sur les communes de La Motte et du Muy. En d'autres termes, il s'agit de réaliser une mesure compensatoire hydraulique qui permet de réguler les écoulements qui ne débordent plus dans la zone urbaine de Draguignan et de Trans-en-Provence et de les stocker provisoirement dans une zone à moindre enjeux (zone déjà inondée en l'état actuel).

Le projet permettra de protéger notamment :

- ✓ 152 Habitations ;
- ✓ 244 Activités professionnelles et 7 biens publics ;
- ✓ 12 Hectares d'activités agricoles ;
- ✓ 24,5 km de réseau.

Le C.E en prend acte.

Q5. En quoi les modifications, les démolitions et reconstructions des ouvrages de franchissement ont ils un impact direct avec l'amélioration du cours de la Nartuby ?

De manière générale, et dans la mesure du possible, l'objectif est de limiter le nombre d'ouvrages de franchissement (ponts) sur les cours d'eau. En effet, les ouvrages existants sont autant de risque supplémentaire d'accumulation d'embâcle lors de crues (et donc des risques de débordements sur les enjeux).

Selon les résultats des modélisations hydrauliques de l'état actuel :

- ✓ Certains ouvrages de franchissement ne présentent pas la capacité hydraulique requise pour atteindre l'objectif de non-débordement pour une crue de période de retour 30 ans ;
- ✓ D'autres présentent une mise en charge, en cas de crue, telle que le tirant d'air maintenu sous le tablier de l'ouvrage est inférieur à 50 cm ; ce qui entraîne un risque trop fort d'accumulation d'embâcle lors de crues (et donc des risques de débordements sur les enjeux).

Ainsi en fonction de la situation de chaque ouvrage, il a été proposé différents cas de figure :

- ✓ La modification des ouvrages - à savoir le maintien de l'ouvrage existant et l'adaptation de ce dernier pour permettre aux 180 m³/s d'eau de s'écouler sans débordement ;

- ✓ La démolition des ouvrages non compatibles avec le débit objectif du projet (180 m³/s) – à savoir la démolition pur et simple de l'ouvrage sans reconstruction lorsque l'ouvrage présente un état avancé de dégradation, qu'il n'est pas considéré comme un axe stratégique en matière de trafic et que des accès alternatifs sont possibles ;
- ✓ La démolition des ouvrages non compatibles avec le débit objectif du projet (180 m³/s) et leur reconstruction au bon gabarit hydraulique lorsque l'ouvrage présente un caractère stratégique en matière de trafic.
- ✓ Le gabarit hydraulique du pont est suffisant pour faire transiter les 180 m³/s : aucun travaux n'est nécessaire.

A terme, l'ensemble des ouvrages de franchissement de la traversée urbaine de Draguignan et de Trans-en-Provence présenteront un gabarit hydraulique cohérent avec le débit objectif de l'action 35 du PAPI Argens.

Le C.E : La démolition de certains ouvrages de franchissement non compatibles avec le débit prévu par le projet semblent être une bonne initiative pour éviter les crues cependant les vieux ponts font partie du patrimoine architectural des communes et il est indispensable de les maintenir voire de les restaurer dans l'environnement paysager.

Q6. En cas de crue, comment éviter le goulot d'étranglement de Trans-en-Provence ?

Les aménagements proposés ont pour effet d'augmenter la capacité du lit mineur de la Nartuby. Cela permet une suppression des débordements jusqu'à une crue trentennale (inclue) entre le quartier de la Cerisaie et les gorges de Trans-en-Provence. Pour les crues plus rares, y compris les crues centennales et exceptionnelles, on note une diminution significative des hauteurs de submersion dans les zones à enjeux sur l'ensemble de ce linéaire.

Le « goulot d'étranglement » que représente le verrou hydraulique naturel des gorges de Trans-en-Provence possède intrinsèquement la capacité hydraulique pour faire transiter une crue de période de retour 30 ans comme le montre la cartographie des zones inondable en situation actuel (T30) de la pièce 7 - Cartes formats A0 (EP 11-C) dont un extrait est représenté ci-dessous.

Les écoulements de surface observables lors de crue dans le centre-ville de Trans en Provence sont issus des débordements amont

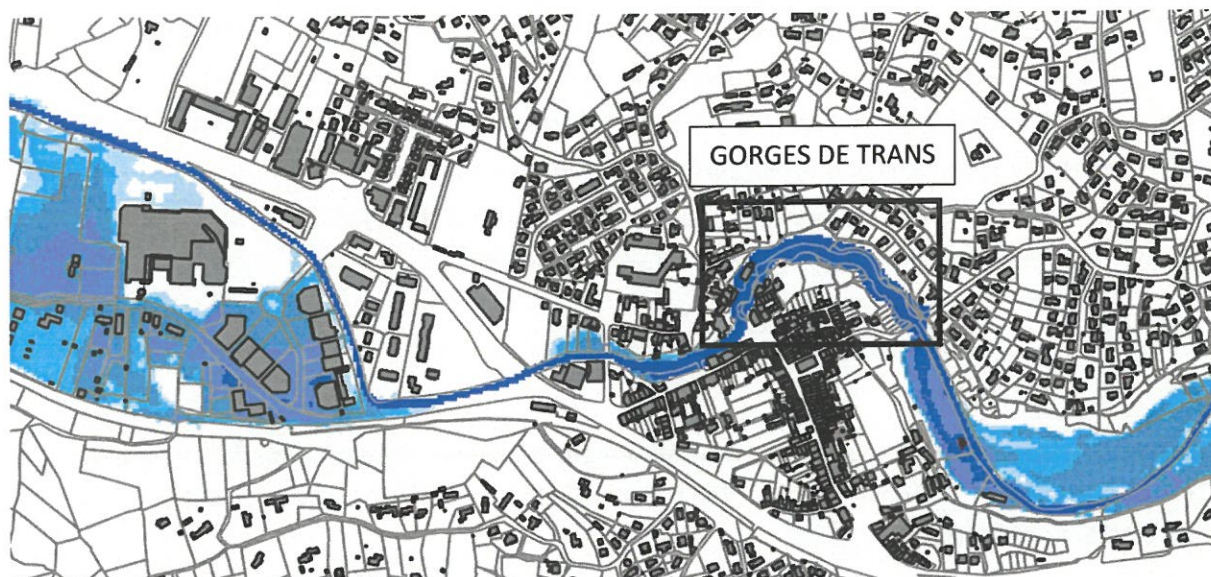


Figure 4 : Hauteurs d'eau maximales pour la crue d'occurrence 30 ans à l'état actuel (avant travaux)

Après aménagement, la cartographie du « Résultat de la modélisation hydraulique Etat Aménagé pour une crue Trentennale (planche 5/7) montre l'absence d'écoulement de surface (inondation) sur tout le linéaire de la traversée urbaine Draguignan / Trans-en Provence y compris dans le centre-ville de Trans-en-Provence (seul le terrain de pétanque est inondé mais il s'agit d'une infrastructure résiliente).

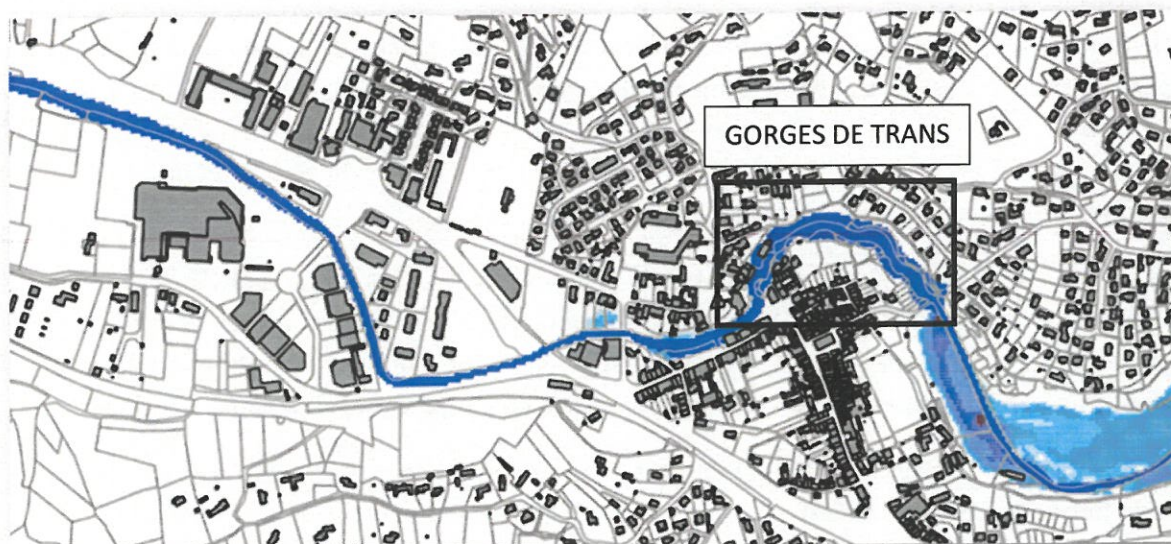


Figure 5 : Hauteurs d'eau maximales pour la crue d'occurrence 30 ans à l'état projet (après travaux)

Pour de crues plus rares, des débordements sont observés mais suivant des hauteurs d'eau plus faibles qu'à l'état actuel « Résultat de la modélisation hydraulique Etat Aménagé avec mesure compensatoire pour une crue Trentennale planche 2/7 pour la crue type 2010 » (PPRI).

Le C.E en prend acte .

Q7. Combien de bassin de rétention avez vous prévu dans le projet ?

Il n'est pas prévu de bassin de rétention dans le cadre du présent projet. Le contexte topographique hydrologique et hydraulique ne permet pas d'envisager la construction de bassin de rétention en amont de Draguignan qui soient suffisamment efficaces pour protéger les secteurs urbanisés au regard des volumes de crues qui sont en jeux.

La solution retenue pour limiter le risque d'inondation sur Draguignan et Trans-en-Provence est donc un recalibrage du cours d'eau sur près de 3.8 km combiné à un ouvrage de régulation des eaux prévu dans la plaine agricole de Trans-en-Provence (secteur 7) afin d'assurer la neutralité hydraulique des aménagements amont pour les communes situées en aval de Trans-en-Provence (Le Muy et La Motte).

Q8. Quelles sont les procédures foncières mises en place pour les parcelles bâties et non bâties ?

La Nartuby étant un cours d'eau non domanial – donc privé (comme de nombreuses rivières en France), le Syndicat Mixte de l'Argens a dû mettre en œuvre un certain nombre de procédures foncières pour lui permettre de réaliser et d'entretenir les futurs aménagements.

Suivant la nature des aménagements le Syndicat Mixte de l'Argens a prévu soit de l'acquisition de parcelles bâties et non bâties, soit de la servitude. Ces démarches foncières sont réalisées par la voie amiable dans la mesure du possible ou via une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique lorsqu'un terrain d'entente n'a pas pu être trouvé avec le ou les propriétaires.

Ainsi le Syndicat Mixte de l'Argens a mis en œuvre :

- ✓ **Une servitude fondée sur l'article L 566-12-2 du code de l'environnement** qui permet d'assurer la conservation des ouvrages existants construits en vue de prévenir les inondations, de réaliser des ouvrages complémentaires, de maintenir ces ouvrages ou les aménagements effectués en bon état de fonctionnement et d'entretenir les berges en permettant au SMA d'accéder à ces ouvrages et de réaliser les travaux nécessaires. Les parcelles impactées par cette servitude sont situées sur les communes de Trans-en-Provence et de Draguignan.
- ✓ **Une servitude de sur-inondation basée sur l'article L 211-12 du code de l'environnement.** Cette servitude crée des zones de rétention temporaire des eaux de crues ou de ruissellement, par des aménagements permettant d'accroître artificiellement leur capacité de stockage, afin de réduire les crues ou les ruissellements dans des secteurs situés en aval. Les parcelles impactées par cette servitude sont situées sur le territoire communal de Trans-en-Provence. Il s'agit des parcelles concernées par la mesure compensatoire hydraulique.
- ✓ **Une procédure de Déclaration d'Utilité Publique au titre des articles L123-2 du code de l'environnement et R 131-14 du code de l'expropriation,** qui permet l'acquisition par le SMA de parcelles bâties et non bâties nécessaires à la bonne réalisation des aménagements.

Enfin, il convient de noter que les aménagements prévus concernant notamment l'élargissement du lit de la Nartuby et des berges nécessitent peu d'acquisitions foncières mais davantage des servitudes de travaux.

Q9. Y a t'il eu des contestations de la part des propriétaires en cas d'expropriation ?

Globalement, le projet est très bien accepté par les propriétaires concernés par des servitudes de travaux et/ou par des acquisitions. Néanmoins, malgré les nombreuses optimisations intégrées au projet pour limiter son impact au maximum sur les propriétés privées et les activités économiques de Draguignan et de Trans-en-Provence, certains propriétaires ne sont pas enclins à céder un morceau de terrain ou à autoriser le Syndicat Mixte de l'Argens à réaliser des travaux sur leur parcelle (mettant au second plan les gains hydrauliques apportés par les aménagements à terme).

Concernant les propriétés bâties, il en est de même que pour les terrains non bâtis, la majeure partie des propriétaires ont signés les autorisations à l'amiable.

Dans certains cas, les contestations portent sur le montant des indemnités proposés par le Syndicat Mixte de l'Argens octroyés pour le dédommagement des contraintes induites par les travaux ou la perte de biens immobiliers. Le Syndicat Mixte de l'Argens rappelle qu'il s'agit de fonds publics et qu'il est tenu par les estimations déterminées par France Domaine.

En effet , certaines contestations sur le montant des indemnisations ont été entendues par le C.E , le SMA aura , de nouveau , à entrer en concertation avec certains propriétaires récalcitrants.

Q10. Comment se sont déroulées les réunions de concertation avec le public ?

L'ouverture de la procédure d'information et de concertation du public concernant les aménagements à réaliser dans le cadre de l'Action 35 du PAPI Complet de l'Argens et des Côtiers de l'Estérel, a été présenté et approuvé en Conseil du Comité Syndical du Syndicat Mixte de l'Argens le 12 juillet 2018.

La concertation publique est une démarche participative visant à associer la population à la prise de décision publique.

Pour le Syndicat Mixte de l'Argens et son équipe-projet, la concertation avait pour objectifs de :

- ✓ **Présenter le projet** : des moyens de communication sont mis en œuvre pour permettre à chacun de s'informer, se documenter et d'avoir des réponses aux nombreuses questions suscitées par le projet. La concertation est d'abord l'information des citoyens.
- ✓ **Améliorer/optimiser le projet** : La charte de la concertation du ministère de l'Environnement le rappelle : « la concertation commence en amont du projet », quand les choses peuvent évoluer, que le projet peut être modifié.
- ✓ **Répondre aux observations en amont** : la définition d'un projet public, l'évolution d'un territoire et de son organisation créent légitimement des doutes ou des craintes. Ceux-ci entraînent des questions et oppositions, parfois liées à des positionnements politiques. Les réponses apportées en amont permettent d'évacuer certaines peurs ou réticences.

Dans ce cadre, les modalités de concertation pour les aménagements projetés ont été réalisées de la manière suivante :

- ✓ Rencontre des associations locales ;
- ✓ Organisation de réunions de concertation avec les représentants des Conseils de Quartiers de Draguignan ;
- ✓ Organisation de réunions publiques ;
- ✓ Mise à disposition du public, en mairie de Trans-en-Provence, de Draguignan, de La Motte, à la Dracénie Provence Verdon Agglomération (DPVA) et dans les locaux du SMA, du dossier de concertation du projet ;
- ✓ Campagne d'information de la population via les réseaux sociaux et la voie postale.

Les réunions d'informations se sont déroulées de septembre à octobre 2018 inclus en informant de leur tenue via les moyens suivants :

- ✓ Une campagne d'affichage a été menée par le SMA indiquant les dates des réunions publiques dans les mairies et mairies Annexes des communes de Trans-en-Provence, la Motte et Draguignan ainsi que dans les locaux de la Dracénie Provence Verdon Agglomération (DPVA) ;
- ✓ Un registre a été mis à disposition du public en Mairie de Trans-en-Provence et de Draguignan pendant toute la période de la concertation aux heures d'ouverture du public ;
- ✓ Le SMA a également communiqué les dates de ces réunions publiques, leur objet et le dossier de présentation du projet sur son site internet et sur le Facebook du SMA ;
- ✓ Un boitage a été réalisé et des flyers ont été déposés dans les boîtes aux lettres des propriétaires riverains de la Nartuby soit environ 1500 flyers sur les communes concernées ;
- ✓ Le SMA a également communiqué les dates de ces réunions publiques par voie de presse : Bandeau publicitaire dans le Var-Matin.

Afin de toucher un maximum de public concerné par le projet, les formes de contribution et débat ont été diversifiées :

- ✓ **Un dossier de présentation du projet** a été réalisé et mis à disposition du public en Mairie de Trans-en-Provence, Draguignan, La Motte, dans les locaux du SMA et à la Communauté d'Agglomération Dracénoise, ainsi que sur le site internet du SMA.
- ✓ **Trois réunions** ont été organisées avec les associations locales : l'ASDN (Association pour la Sécurité et la Défense de la Nartuby) et l'ADS15 (Association de Défense des Sinistrés du 15 juin 2010). Ces réunions se sont tenues dans les locaux du SMA les 18 et 19 février 2018 et le 6 mars 2018.
- ✓ **Quatre réunions publiques** ont été organisées les 25 et 26 septembre 2018 au Pôle Culturel Chabran de Draguignan, le 09 octobre 2018 à la Salle Polyvalente de Trans-en-Provence et le 16 octobre 2018 au Pôle Culturel Chabran de Draguignan. Ces réunions ont chacune rassemblé entre trente et cent personnes.

Ces réunions publiques ont été l'occasion pour les élus et aux techniciens de présenter le projet, son origine, son élaboration et les objectifs poursuivis à travers son aménagement. Son but était de

répondre aux questions de la population, de recueillir leurs avis et leurs remarques pour pouvoir prendre en compte les éléments pertinents avant approbation du projet par le Comité de Pilotage.

Les avis exprimés se sont essentiellement exprimés au cours de 2 réunions publiques (9 et 16 octobre) et uniquement oralement, par le biais de questions et de remarques.

La participation de la population à la procédure d'information et de concertation du public n'a pas été très forte. En effet, peu de personnes se sont déplacées pour les réunions publiques, et il n'y a pas eu beaucoup de questions, d'avis ou de remarques.

Cependant, certaines remarques concernant le seuil de la Foux ont permis au SMA d'affiner son dimensionnement. Dans ce cadre, au vu de l'avis général de la population, un bilan positif peut être tiré de cette concertation.

C.E : Malgré la campagne d'affichage effectuée par le SMA pour les réunions publiques , il est cependant regrettable qu'il n'y ait eu qu'une faible participation de la population concernée.

3.2 Observations des P.P.A

- L'ARS n'a pas fait de remarques particulières au projet puisque les ouvrages projetés se situent en dehors des zones de captages d'eau potable ainsi que des zones de baignades
- Avis sans observation de l'A.E émis dans le délai imparti de 2 mois concernant le projet des travaux d'aménagement hydraulique de la Nartuby médiane .
- Le SCSOH a transmis son avis initial en faisant apparaître des incomplétudes et des irrégularités du dossier spécifique aux aménagements hydrauliques relevant des rubriques 3260 et 3250 ; les compléments donnés par le pétitionnaire ont fait l'objet d'un second avis qui indiquait la persistance d'irrégularités portant sur :
 - la capacité au sol à supporter les fondations
 - sa capacité à résister aux aléas et l'absence d'investigations géotechniques

- la prise en compte dans la conception de l'ouvrage des exigences de sécurité visé dans l'arrêté ministériel du 06/08/2019

- l'adéquation des moyens de surveillance aux objectifs de protection de l'aménagement hydraulique

- Le CNPN émet un avis défavorable au regard des éléments présentés dans le dossier et des lacunes concernant la flore et les habitats . Il ne peut en outre valider la méthode d'évaluation des impacts résiduels du projet sur les espèces protégées ni se prononcer sur la pertinence des mesures de réduction et de compensation proposées ; le maintien des espèces aquatiques ,semi-aquatiques ,rivulaires et alluviales protégées présente des garanties insuffisantes .

- La DDTM a considéré que le volet défrichement du dossier d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement n'aura pas d'incidences dommageables sur les sites Natura 2000 et que les impacts du défrichement peuvent être atténués par des mesures de réduction appropriés

- L'avis de la fédération de pêche 83 , compte tenu du diagnostic piscicole et des enjeux relatifs à l'écosystème Nartuby propose les mesures adaptées suivantes :

- en phase de projet , une réutilisation des matériaux avec l'implantation de banquettes ou risbermes en alternance doivent permettre de reconfigurer un lit mineur notamment en amont du secteur La Clappe-La Foux ; l'accès au drain de la Foux pour les espèces migratoires devrait éviter le risque de constituer un piège à l'étiage pour la truite Fario ; la ripisylve doit constituer un véritable corridor végétal de type méditerranéen par la qualité des essences arbustives choisies.

- en phase de chantier , la mise en œuvre des chantiers sur une période démarrant fin juin jusqu'à septembre doit de ce fait éviter le pic de l'activité halieutique .

- L'UDAP donne un avis favorable au projet sous réserve des prescriptions suivantes : les ponts sont à conserver , les démolitions doivent se faire sans générer d'entaille dans les roches afin de restituer le caractère naturel de la Nartuby , le projet doit également préserver la vue sur la ripisylve depuis la RD1555

- La Chambre d'Agriculture du Var a émis un avis favorable sous réserves, plusieurs observations sont faites :

Les pertes foncières liées aux aménagements seraient de 1,7 ha pour les travaux d'endiguement et non de 5,9 ha mentionnées par l'enquête parcellaire ; le projet présente des impacts positifs tel est le cas pour le scénario retenu en amont de la RD54 qui permettrait une moindre consommation d'espaces agricoles mais également des impacts négatifs sur les exploitations agricoles à savoir l'incompatibilité d'une sur inondation avec certaines productions agricoles. Cependant , il est nécessaire que le projet vise au maintien du potentiel agricole en s'appuyant sur la méthode ERC(éviter , réduire, compenser) .

- La Chambre du Commerce et de l'Industrie du Var soutient de manière évidente les projets du SMA qui visent à réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques d'inondation et permettront de mieux sécuriser les entreprises implantés sur ce secteur.

- Le service Régional de l'Archéologie , DRAC, 13625 Aix-en-Provence n'a édicté sur le projet aucune prescription .

-Institut National de l'origine et de la qualité (INAO), 93 555 Montreuil cedex , ne s'oppose pas au projet si les viticulteurs impactés par la création d'ouvrages ou présentant ayant un risque accru de fortes inondations, soient indemnisés le plus justement possibles.

- Performance économique et environnementale des territoires , 75349 Paris 07SP, émet un avis favorable au projet sous réserve d'une juste

indemnisation des viticulteurs dont la récolte est revendiquée en IGP Var.

- L'ONF n'a pas d'avis à formuler puisque l'aménagement hydraulique de la Nartuby ne concerne pas les forêts gérées par l'ONF.

- La Direction Régionale des affaires culturelles n'a pas d'observations quant aux secteurs 1 à 5 situés hors des espaces protégés , pour le secteur 7 , il serait souhaitable de préserver la continuité paysagère de la ripisylve et un paysage ouvert sur les cultures agricoles. Au titre de la mission de conseil de l'UDAP , il est recommandé de maintenir la rive gauche et envisager un programme de plantations des espaces attenants à des surfaces de stationnement.

3.3 Observations du Public

M.GEST Bruno , propriétaire de la parcelle B1 140 au 820 chemin des Incapis souhaite avoir plus de renseignements concernant son mur de clôture qui doit être détruit sans pour autant être une gêne au projet ; courrier reçu trois fois avec des changements .

M.BARDIA Sabet , 313 route du Muy 83720 Trans-en-Provence , fait plusieurs remarques sur le projet notamment concernant l'abandon du chenal de dérivation situé à l'amont du pont vieux , la seule suppression d'une banquette pour permettre la traversée d'un débit de 180m³/s. Il s'interroge également sur les résultats des modélisations pour la crue Q30 qui montrent que les débordement vers les zones urbaines se produisent essentiellement à l'amont du pont de Lorgues en rive gauche Il suggère la construction de bassin de rétention pour contenir les débordements afin de mieux répondre aux objectifs fixés par le P.AP.I.

M.FAURE Claude domicilié au domaine du Gabre Trans-en-Provence, propriétaire de la parcelle n°892 ,893, 895 et 1595, souhaiterait avoir plus d'informations quant à sa servitude .

Mme.SAVARY Laura ,résidant route du Muy à Trans-en-Provence propriétaire de la parcelle n°1505 conteste à la fois l'expropriation de 552m² et l'indemnisation qui s'y rattache . De ce fait , elle constate une dépréciation de plus en plus grande de sa propriété.

M.GONTARD Gilbert résidant 55 impasse de la Baumette, 83530 Agay , propriétaire des parcelles AL 470,472,475, 476,477 et AL 66 s'inquiète de n'avoir pas eu d'information concernant ses parcelles et quelles sont les incidences des aménagements prévus par le SMA tant sur le plan juridique , foncier et administratif . La question est de savoir lors de la création d'un ouvrage de ralentissement à l'aval du pont de la D54 , quel va être l'impact pour ses parcelles?

M.RENOUX Jean , 1522 chemin des Incapis , propriétaire de la parcelle B1 781 , exproprié en bordure de terrain se demande ce qu'il adviendra du forage .

M. RENOUX Gilbert , propriétaire des parcelles AO16 ,17,18 est en désaccord avec la non reconstruction du pont qui lui permettait un accès direct depuis la RD555 ,de plus ce changement d'accès ajoute une dévalorisation à la valeur du son immobilier. Il conteste également l'indemnisation qui paraît dérisoire au regard des préjudices causés.

M.SCALI Gérard , gérant de la SCI DRAMO(MAXI ZOO), 87 Bd Maréchal Juin Draguignan, est favorable au projet.

M.PARMENTIER Joseph ,1201 chemin des Incapis Draguignan , propriétaire de la parcelle B1 845 est en demande d'informations pour son portail et du petit pont au bout du chemin privé .

M.FOURISCOT Jean , 305 chemin du ribas , Trans-en-Provence aurait aimé savoir ce qu'il adviendra du Lavoir et du jeu de Boule qui

longe la Nartuby .Il mentionne qu'il a eu des difficultés dans la lecture des dossiers.

M.MERCIER Hervé , 11 impasse du parterre à Trans-en-Provence , souhaite également des informations sur l'élargissement des berges et si le lavoir et le jeu de boule seront impactés ; il émet des réserves quant au projet qu'il trouve "*discutable*".

M. LESTOURNELLE Bernard, 469 chemin des Figuiers à Draguignan , propriétaire de la parcelle AN142 , conteste les abattages prévus des Chênes centenaires qui longent sa parcelle alors que ces arbres ne gênent en rien l'écoulement de l'eau dans ce secteur .

- Mme NIOUCEL ,présidente de l'ASDN (association pour la sécurité et la défense de la Nartuby et M.COTTON ,vice-président regrettent que le SMA n'ait pas la totale emprise foncière pour réaliser les travaux et en cas d'obstacles occasionnés par certains propriétaires expropriés contestataires , que ces derniers mettent en péril les travaux nécessaires à l'aménagement de la rivière .

- Le Syndicat de l'eau du Var Est (S.E.V.E), assure la gestion des sources de Valaury qui fournissent l'alimentation en eau la commune du Muy. Les parcelles C455 et C73 sont situés sur la commune de Trans . Ces sources sont concernées par des mesures compensatoires hydrauliques du secteur 7. Compte tenu du risque fort sur la ressource en eau potable de la commune du Muy , le SEVE émet un avis défavorable à ce projet sous réserves d'études complémentaires sur les risques de la sur-inondation en période de crue sur les sources de Valaury.

- M.WERNER Gilles , 452 chemin des templiers à Draguignan , propriétaire de la parcelle BI 95 mentionne qu'il a été sinistré en novembre 2019 (1m20) , les eaux de ruissellement sont responsables de ce phénomène ainsi que la buse qui draine les eaux pluviales semble être sous-dimensionnée. Ce problème n'est cependant pas du ressort du SMA.

- M.PAGES Serge, 1697 route du Muy propriétaire des parcelles D884, 885,1599,1601à1603 situé à la glacière conteste le fait qu'il n'ait eu aucune proposition d'indemnisation pour sa maison située en zone inondable secteur 7 .

- M.BAKALIAN Alain ,SCI le Pont , 110 Bd des mimosas à Boulouris propriétaire AN33 s'informe sur les travaux à réaliser sur les berges et le lit de la rivière qui lui appartient.

- M. DUSSOU Arnaud ,132 chemin des Incapis à Draguignan , propriétaire foncier de la parcelle AN33 avec l' exploitation Midas veut se tenir informer des travaux qui vont être réalisés dans son secteur .

- M. LEBAS Jean Marie ,1322 chemin de Draguignan à Trans-en-Provence, propriétaire d'un terrain à la Foux souhaite avoir des informations sur les aménagements prévus de la Nartuby.

- Mme et M.BERTRAND , 2 avenue de Beaulieu à Trans-en-Provence , propriétaire de la parcelle AL81 se prononcent contre le projet pour n'avoir pas assez d'informations concernant les réunions préparatoires du SMA et de la mairie de Trans ; de plus ils souhaiteraient connaître précisément la partie technique de la servitude impactée (38 m²) soit 4% de la parcelle donc une perte de la valeur du bien.

- Mme et M. BONHOMME , 158 Bd des martyrs de la résistance à Draguignan , propriétaire du pont éponyme , souhaiteraient que les services techniques prennent en charge le passage des véhicules et l'entretien du pont ou que les riverains et ayant droits participent à la charge du pont.

Mme INNOCENT et M. DUBUT, 1409 chemin des Incapis , donnent leur assentiment au projet en espérant que les travaux se réalisent dans les meilleurs délais .

- M.MERY , propriétaire de Valbourgès à La Motte est venu s'informer sur l'impact de la mesure de compensation dans la plaine de Valbourgès.

3.4 Observations du Commissaire Enquêteur

En amont de l'enquête publique sur l'aménagement hydraulique de la Nartuby médiane, le SMA a organisé plusieurs réunions publiques avec les associations locales le 18 et 19 février 2018 , 6 mars 2018, 25 et 26 septembre 2018 et 9 et 16 octobre 2018.

Ces concertations publiques concernant le projet d'aménagement hydraulique de la Nartuby, sont en effet , une démarche participative visant à associer la population à la prise de décision publique . Leur but était de répondre aux questions , de recueillir des avis et des remarques pour mieux prendre en compte les éléments pertinents mais il convient de noter que la participation du public n'a pas été très abondante . Cependant certaines remarques concernant le seuil de la Foux ont permis au SMA d'affiner son dimensionnement.

Je considère que les explications fournies par le SMA au questionnaire du procès verbal de synthèse sont de nature à informer clairement le public sur toutes les modalités d'aménagement de la Nartuby ; de plus ce dernier s'engage à répondre à toutes les inquiétudes des propriétaires des parcelles impactées.

En vue de protéger les biens et les personnes face aux risques d'inondation dans la traversée urbaine de Draguignan et de Trans-en-Provence , je constate qu'une enquête parcellaire relative à la détermination des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet d'instauration d'une servitude de sur-inondation et d'une servitude d'utilité publique "travaux et entretien" au titre de l'article L211-12 du code de l'environnement ont bien été effectuée et ont suivi

en cela les prescriptions de l'arrêté préfectoral en date du 11 juin 2021. Tout propriétaire a pu répondre à un questionnaire d'identité afin de fournir des renseignements précis pour le paiement éventuel de ses indemnités .

La plupart des propriétaires concernés par le projet sur la commune de Trans-en-Provence ou de Draguignan ont été contactés par le SMA (150 au total) cependant ils restent en demande d'informations complémentaires et ne sont pas toujours d'accord avec le montant de leur indemnisation. Certains même suggèrent des idées concernant les bassins de rétention , d'autres s'inquiètent de voir disparaître le patrimoine ancestral (lavoir, pont , puits , forage) mais d'une façon générale tous sont conscients du risque d'inondation dans leur zone et admettent volontiers la nécessité d'un aménagement hydraulique de la Nartuby et de ses berges.

En effet , le projet présenté prévoit dans la traversée de Trans-en-Provence, d'araser les affleurements rocheux dans le sens transversal sous l'arche centrale et créer un chenal de fond sans avoir à toucher les berges et donc de respecter les éléments constitutifs du patrimoine tel que le jeu de boule et le lavoir .(ZPPAUP de Trans)

En toute état de cause , le SMA devra préserver, autant que faire se peut, les arbres centenaires et la végétation sur les berges ainsi que de réhabiliter l'ensemble de l'écosystème de la rivière.