



**Ministère de l'Écologie
et du Développement Durable**

Inspection Générale de l'Environnement

**Ministère de l'Équipement, des
Transports,
du Logement, du Tourisme et de la
Mer**

Inspection Générale de l'Aviation Civile et de la
Météorologie

Affaire N° IGE/02.018

16 juillet 2002

Etang de Mauguio, ou Etang de l'Or (Hérault)

Voie de circulation de l'aérodrome de Montpellier-Candillargues

Rapport de la mission d'inspection

Jean ARMENGAUD

Ingénieur Général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts
Membre associé de l'Inspection générale de l'environnement

Jean-François DELAMARRE

Inspecteur Général de la Construction
Membre de l'Inspection générale de l'environnement

Jean-Pierre LALANDE

Ingénieur Général des Ponts et Chaussées
Membre de l'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie

Sommaire

1. - Déroulement de la mission	3
2 - L'aérodrome de Montpellier-Candillargues.	4
2.1. - Description.....	4
2.2. - Trafic.....	4
2.3. - Gestion	5
2.4. - Documents de planification et de protection.....	6
2.5. - Nécessité de construire une voie de circulation parallèle	8
2.5.1 - Eléments réglementaires.....	8
2.5.2. - Eléments d'ordre pratique	9
3 - Résumé des faits ayant suscité la mission d'inspection	9
4 - Les travaux entrepris en 2001	10
5 – Evaluation des enjeux environnementaux	12
5.1 - Le foncier et les intérêts du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.....	12
5.2 - Le site classé	13
5.3 - L'équilibre du milieu aquatique.....	14
5.4 - Natura 2000 – directives européennes « Habitat » et « Oiseaux ».....	15
6 – Conclusions	16
7 - Propositions	16
ANNEXES.....	19
Annexe 1 : Lettres de mission.....	19
Annexe 2 : Lettres du préfet de la région Languedoc-Roussillon, préfet de l'Hérault	23
Annexe 3 : Lettre de l'association Melgueil Environnement	27
Annexe 4 : Liste des personnes rencontrées.	28
Annexe 5 : Lettre de la directrice régionale de l'environnement au procureur de la République.	29
Annexe 6 : Autorisation d'occupation temporaire d'un terrain du Conservatoire du littoral.	32
Annexe 7 : Photographies du site, prises le 5 juillet 2002.....	38
Annexe 8 : Limites du site classé suivant la loi de 1930.	41
Annexe 9 : Limite de la zone humide	42
Annexe 10 : Contraintes environnementales.....	43

1. - Déroulement de la mission

Saisi par un courrier d'une association locale de protection de la nature concernant l'aérodrome de Montpellier-Candillargues, le préfet de la région Languedoc-Roussillon, préfet de l'Hérault, a demandé une inspection conjointe au ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (Inspection générale de l'environnement) et au ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports (Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie).

La directrice de la nature et des paysages et le directeur de l'eau, d'une part, le chef du service des bases aériennes (direction générale de l'aviation civile), d'autre part, ont confirmé cette demande de mission.

On trouvera ci-après en annexes 1, page 19, et 2, page 23, les lettres de mission ainsi que les courriers du préfet. On trouvera également en annexe 3, page 27, la lettre de l'association Melgueil Environnement.

La mission a été exécutée par les signataires du présent rapport :

- M. Jean Armengaud, Ingénieur général du génie rural, des eaux et des forêts, membre associé de l'Inspection générale de l'environnement,
- M. Jean-François Delamarre, Inspecteur général de la construction, membre de l'Inspection générale de l'environnement,
- M. Jean-Pierre Lalande, Ingénieur général des ponts et chaussées, Inspecteur général des bases aériennes, membre de l'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie..

En outre, M. Michel Brodovitch, Architecte et urbaniste en chef de l'Etat, membre du Conseil général des ponts et chaussées, est intervenu au titre des sites classés. Il a participé à la dernière partie de la mission, en compagnie de M. Delamarre. Ses conclusions sont reproduites ci-après au paragraphe 5.2, page 13.

Dans un premier temps, MM. Armengaud et Lalande se sont rendus à Montpellier le 23 avril 2002. Ils ont pris contact avec la direction départementale de l'Equipement (DDE) et avec la délégation régionale Languedoc-Roussillon de la direction de l'aviation civile Sud-Est. En compagnie des représentants de ces deux services, ils ont visité l'aérodrome de Montpellier-Candillargues.

Dans un deuxième temps, les 29 avril, 2 et 3 mai, M. Armengaud a rencontré le préfet, les représentants de la direction régionale de l'Environnement (DIREN) Languedoc-Roussillon et le délégué à Montpellier du Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres (souvent cité dans le texte qui suit comme le « Conservatoire du littoral ») ; il a de nouveau visité le site en compagnie des représentants de la DIREN.

Le 13 juin, MM. Armengaud, Delamarre et Lalande ont rencontré à Paris la sous-directrice « Sites et Paysages » de la direction de la nature et des paysages ; ils étaient accompagnés du chef du service de l'inspection générale de l'Environnement.

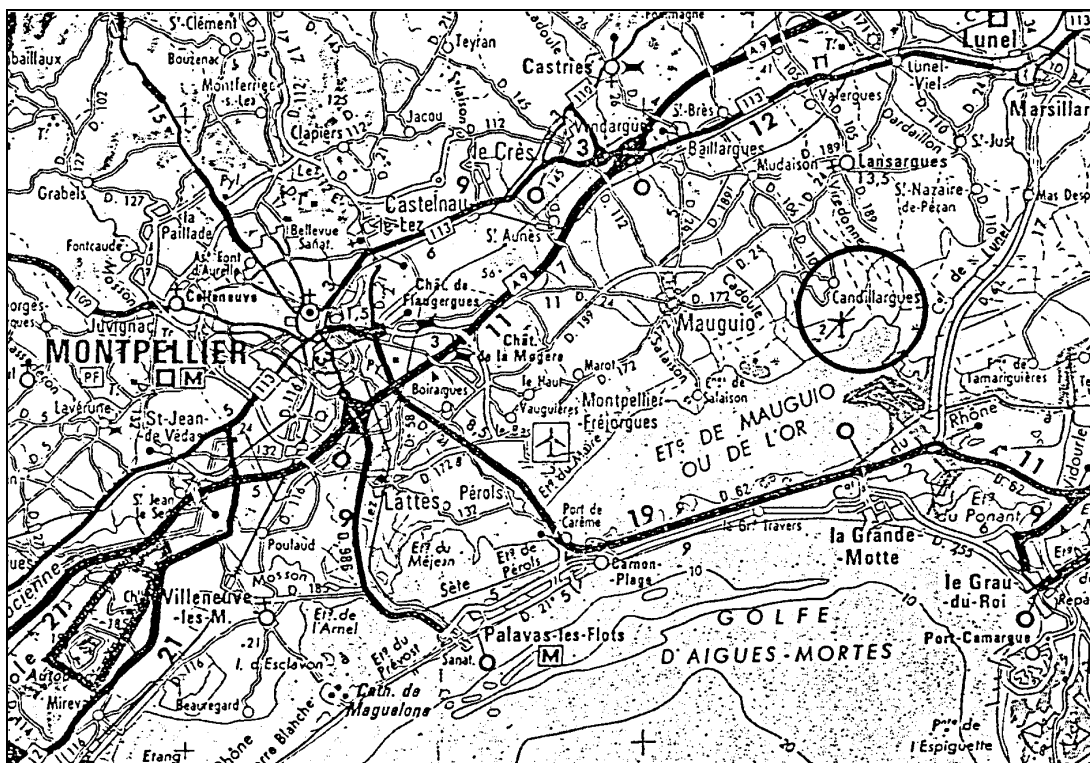
Enfin, M. Delamarre s'est rendu à Montpellier le 25 juin, puis de nouveau le 3 juillet en compagnie de M. Brodovitch. Ils ont visité les lieux et contacté la délégation régionale Languedoc-Roussillon de la direction de l'aviation civile Sud-Est, la DIREN et la DDE. Le 5 juillet, M. Delamarre a rencontré à Paris le directeur du Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres.

On trouvera ci-après, en annexe 4, page 28, la liste des personnes rencontrées.

2 - L'aérodrome de Montpellier-Candillargues.

2.1. - Description

Situé à 8 kilomètres à l'est de l'aéroport international de Montpellier-Méditerranée, dont l'ancien nom, celui qui figure sur la carte ci-après, est Montpellier-Fréjorgues, Montpellier-Candillargues est un petit aérodrome utilisé par l'aviation légère.



Classé en catégorie D¹, il possède une piste revêtue, orientée 15/33² et de dimensions 900 m × 30 m ; le seuil d'atterrissage 15 est décalé de 90 m en raison de la présence d'un chemin juste derrière l'extrémité de la piste. L'infrastructure aéronautique comprend également une voie de liaison revêtue et une aire de stationnement en herbe. Plusieurs hangars alignés derrière un front d'installation parallèle à la piste à l'est de celle-ci complètent le dispositif.

2.2. - Trafic

Montpellier-Candillargues est ouvert à la circulation aérienne publique. Il n'y a plus de service de la circulation aérienne depuis 1995. Le nombre annuel de mouvements est estimé à plus de 55 000.

Sur l'aérodrome sont basées 7 sociétés et associations qui exploitent tous les types de machines (55 basées) : avions, hélicoptères, ULM, constructeurs amateurs, avion d'épandage agricole (démoustication) et de surveillance incendie, avions de collection, aéronefs privés.

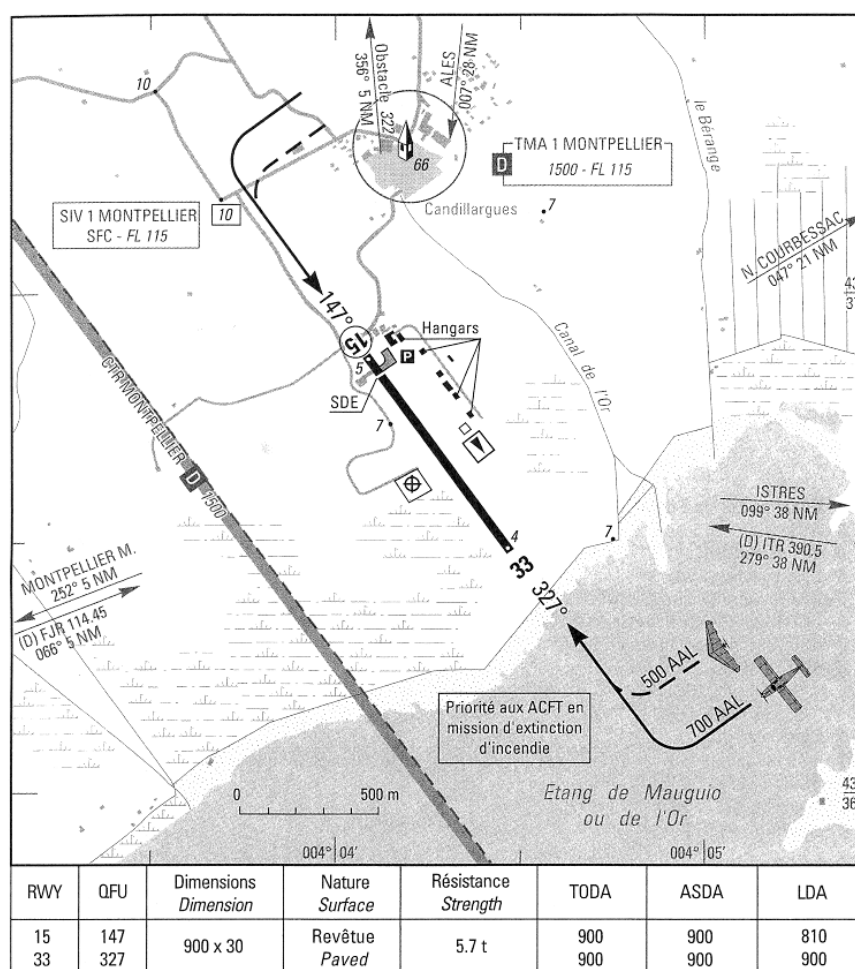
Deux sociétés d'entretien d'aéronefs sont installées sur le terrain.

¹ Suivant l'article R. 222-5 du code de l'aviation civile : aérodrome destiné à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance.

² Orientations magnétiques de la piste : 15 = azimut 150°, soit sud-sud-est ; 33 = orientation opposée.

Tous types de pilotes fréquentent cette plate-forme : pilotes confirmés français et étrangers, pilotes en formation (école basée et écoles extérieures), entraînement d'hélicoptères et d'ULM.

Tous ces types de machines ont des circuits différents (altitude, distance de la piste, à l'est et à l'ouest, bien que les circuits à l'ouest soient interdits, comme indiqué sur la carte d'approche à vue reproduite ci-dessous). L'utilisation de la fréquence d'auto-information est aléatoire ; la phraséologie employée dans les échanges n'est pas toujours orthodoxe, ni même en français comme elle devrait l'être.



Cette activité diversifiée provoque une anarchie dans la circulation aérienne locale qui déborde dans les espaces de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée.

2.3. - Gestion

Montpellier-Candillargues appartient à l'Etat qui gère l'aérodrome en régie directe.

La délégation régionale Languedoc-Roussillon de la direction de l'aviation civile Sud-Est prend en charge les problèmes de circulation aérienne et le contrôle technique des aéronefs et de leurs utilisateurs. Elle est représentée par un directeur d'aérodrome présent sur place.

La direction départementale de l'Equipe est chargée d'appliquer les directives du directeur de l'aviation civile en matière de :

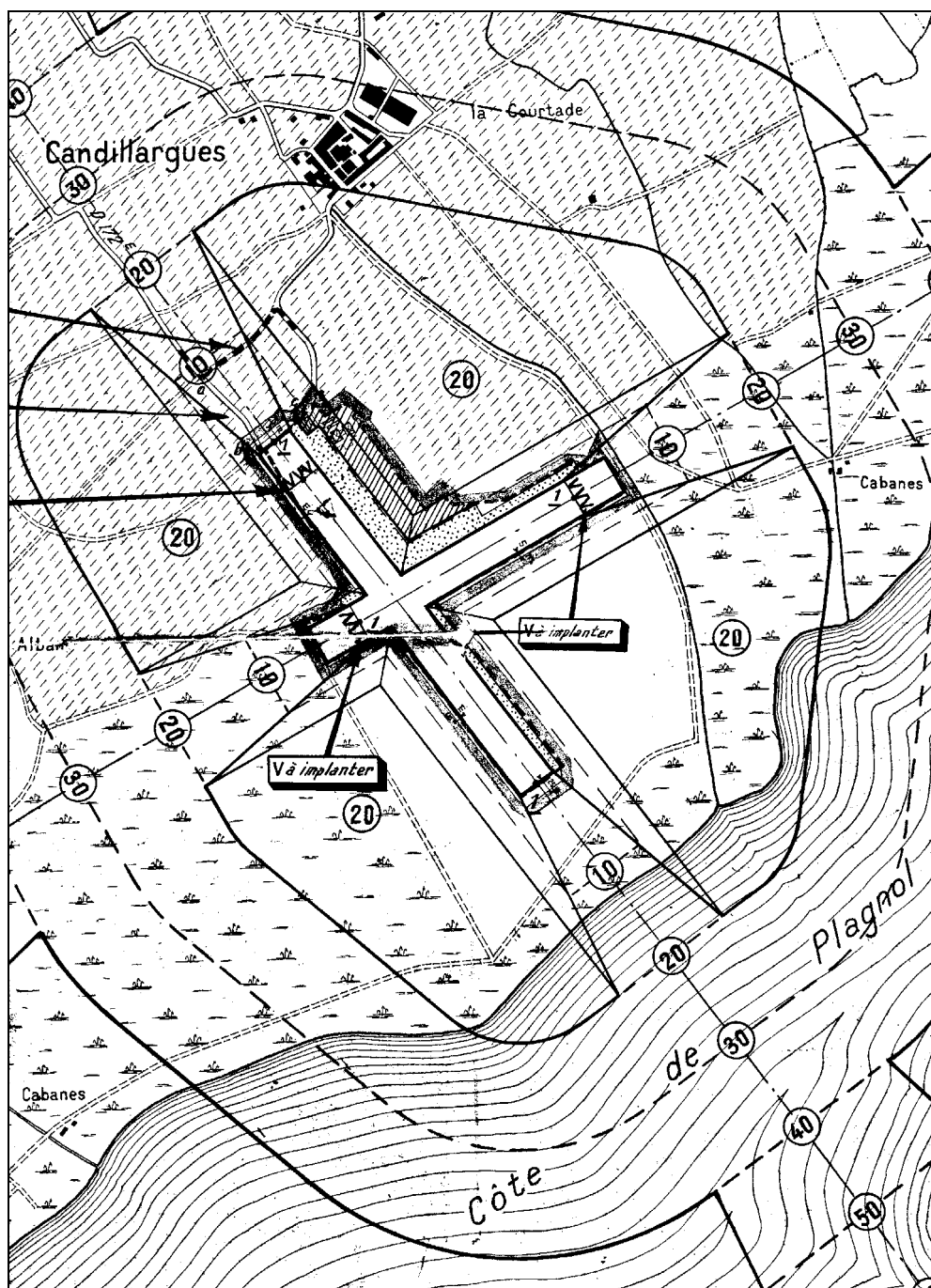
- Gestion du domaine aéronautique ;

- b) Etablissement des projets, préparation et exécution des travaux de construction, aménagement, remise en état et entretien des installations de génie civil aéronautique incombant à l'Etat ;
- c) Contrôle des travaux de l'espèce lorsqu'ils n'incombent pas à l'Etat.

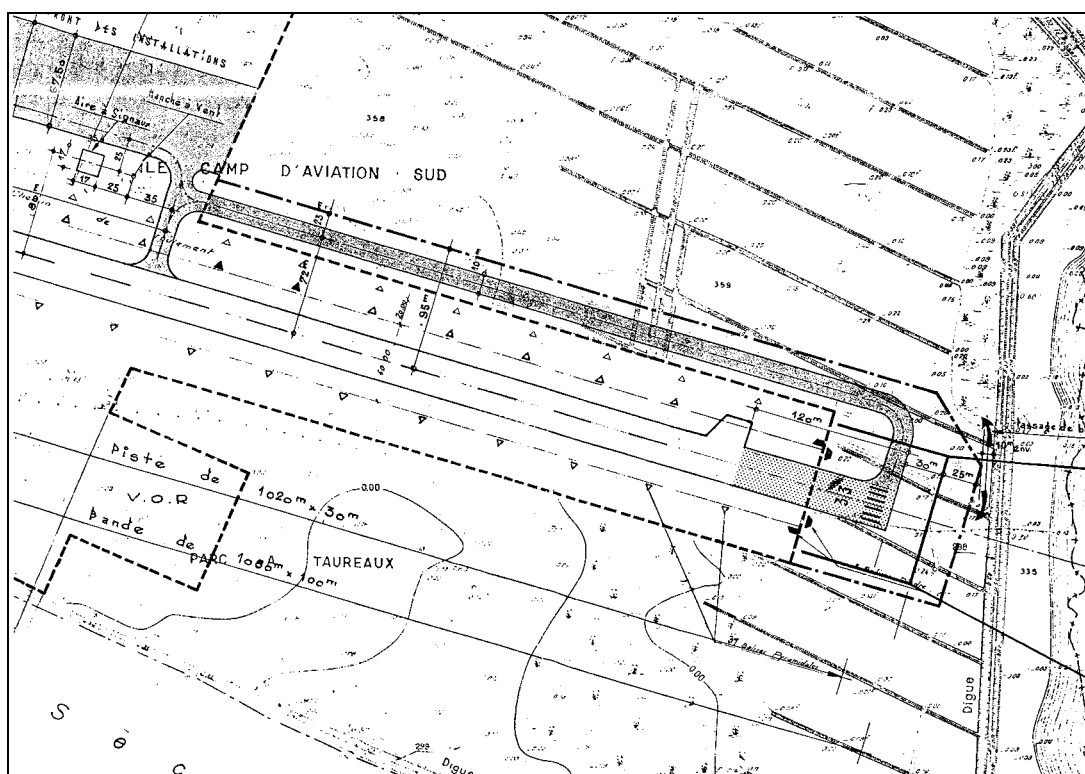
Elle est représentée par un subdivisionnaire des bases aériennes localisé sur la plateforme de Montpellier-Méditerranée ; il n'y a pas de présence permanente de la DDE sur le site.

Sous le contrôle de la DDE, les travaux sont exécutés, soit par des entreprises privées, soit, s'il s'agit de profilage de surfaces en herbe ou de petits terrassements, en régie par l'équipe spécialisée des bases aériennes de Toulouse, rattachée à la DDE de la Haute-Garonne.

2.4. - Documents de planification et de protection



sera possible d'avoir l'avis officiel du ministère de l'environnement. » Pour une raison inconnue, l'instruction de l'APPM ne s'est pas poursuivie ; le CSINA (conseil supérieur des infrastructures et de la navigation aériennes) n'a pas été consulté ; l'APPM n'a pas été approuvé. Il est donc probable que le ministère de l'environnement n'a pas alors été consulté.



En 1990, la DDE a entrepris d'échanger les terrains nécessaires à la construction du taxiway, devenus propriété du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, avec ceux qui avaient été acquis en vue de la construction de la piste sécante. Des documents d'arpentage ont été établis, le Conservatoire a délibéré favorablement le 10 mai 1990³ et le chef du service des bases aériennes a donné son accord le 3 avril 1991. L'échange n'a cependant pas été réalisé (voir ci-après, § 5.1., p. 12).

2.5. – Nécessité de construire une voie de circulation parallèle

D'après le délégué régional Languedoc-Roussillon de la direction de l'aviation civile Sud-Est, la création d'une voie de circulation parallèle sur l'aérodrome de Candillargues est devenue indispensable ; elle se justifie par des éléments d'ordre réglementaire et d'ordre pratique.

2.5.1 - Eléments réglementaires

Le manuel OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) de planification d'aéroport (Doc 9184-AN/902 1^{ère} partie) traite des capacités des voies de circulation dans son paragraphe 6.3.5.

Une voie de circulation parallèle est recommandée lorsque l'un des critères suivants est acquis ou prévu dans les 5 ans s'agissant d'un aérodrome d'aviation légère sans approche aux instruments :

- Trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements.
- Nombre total de mouvements supérieur à 30 mouvements par heure de pointe normale.

³ Délibération confirmée par une autre, du 23 octobre 1991, dont l'objet était de rectifier une erreur matérielle.

Le manuel OACI note qu'outre le fait qu'elles augmentent l'efficacité, les voies de circulation parallèles présentent des avantages sur le plan de la sécurité.

Au vu des indicateurs d'activité présentés précédemment, l'aérodrome de Candillargues se situe donc au dessus du seuil recommandé au plan international par l'OACI pour la création d'une voie de circulation parallèle.

2.5.2. - Eléments d'ordre pratique

Sur le plan de l'expérience pratique, les chefs d'aérodrome successifs ont tous indiqué que la capacité opérationnelle optimale de la piste est de 4 avions en tour de piste.

Cette capacité optimale de 4 avions est établie sur les constats suivants :

- Temps moyen d'un tour de piste : 4 min
- Séparation optimale entre 2 avions : 1 min
- Temps d'atterrissage en 15 (ou de décollage en 33) : 2 min du fait de la remontée de piste.

Au-dessus de ce seuil de 4 avions, l'absence de voie de circulation parallèle induit, en cas d'atterrissage complet en piste 15 ou de décollage en piste 33, des contraintes opérationnelles fortes pour les pilotes évoluant dans la circulation d'aérodrome.

Dans ces situations, en effet, les pilotes en étape de base ou en approche finale doivent mettre en œuvre des stratégies de retardement pour faire passer leur espacement de 1 à 2 min. L'effet « coup d'accordéon » ainsi provoqué et certaines stratégies de pilotage utilisées (virages de retardement à basse altitude, remises de gaz), diminuent la sécurité et/ou augmentent les nuisances sonores.

3 - Résumé des faits ayant suscité la mission d'inspection

Le projet de réalisation d'une voie de circulation, dite « taxiway », a été initié en juin 2000 par le délégué régional Languedoc-Roussillon de la direction de l'aviation civile Sud-Est. Le projet a été préparé par le service gestion des routes et du transport (subdivision des bases aériennes) de la direction départementale de l'équipement de l'Hérault. Constatant que l'échange de terrain initié en 1990 n'avait pas été réalisé, le subdivisionnaire des bases aériennes a sollicité et obtenu du Conservatoire une autorisation d'occupation temporaire, en attendant le règlement définitif de l'affaire.

Les travaux ont commencé en septembre 2001 en régie, avec l'équipe spécialisée des bases aériennes de Toulouse.

Comme suite au courrier du 8 décembre 2001 d'une association locale pour la protection de Mauguio et de sa région, « Melguiel-Environnement », adressé au préfet de l'Hérault, s'inquiétant des autorisations dont ce projet aurait dû bénéficier, les travaux en cours ont été arrêtés sur ordre du préfet en janvier 2002.

Bien que situés pour partie en dehors de l'emprise de la plate-forme aérienne, mais sur des terrains appartenant au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, ces travaux d'infrastructures aéroportuaires n'entrent pas dans le champ du permis de construire (code de l'urbanisme, art. R. 421.1).

Mais, dans son rapport du 16 janvier 2002, la directrice régionale de l'environnement du Languedoc-Roussillon (DIREN), se référant au Code de l'Environnement et à la mise en œuvre des directives européennes, estime que ces travaux d'infrastructures, compte tenu des contraintes de protections relatives aux espaces concernés, auraient nécessité en préalable :

- une autorisation au titre de la loi sur l'eau (zone humide),
- une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'environnement après avis de la commission départementale des sites (site classé selon la loi de 1930),
- une étude d'incidence préalable à toute autorisation (directives communautaires « habitats » et « oiseaux »).

Comme indiqué ci-dessus, la mission pour sa part a noté également que l'aménagement dans sa partie hors plate-forme aérienne est situé sur des terrains dont le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est affectataire. Compte tenu du caractère inaliénable des terrains du domaine propre du Conservatoire, seule une autorisation d'occupation temporaire pour neuf ans, renouvelable, a pu être accordée.

Enfin, un procès verbal d'infraction pour la réalisation de travaux sans autorisation a été établi à titre conservatoire le 18 février 2002 par un agent assermenté, chargé de l'inspection des sites au sein de la DIREN. Ce procès verbal à l'encontre du service gestion des routes et du transport (bases aériennes) de la direction départementale de l'équipement, maître d'œuvre pour le compte de l'aviation civile, a été transmis au procureur de la République (voir reproduction de ce procès-verbal ci-après en annexe 5, page 29).

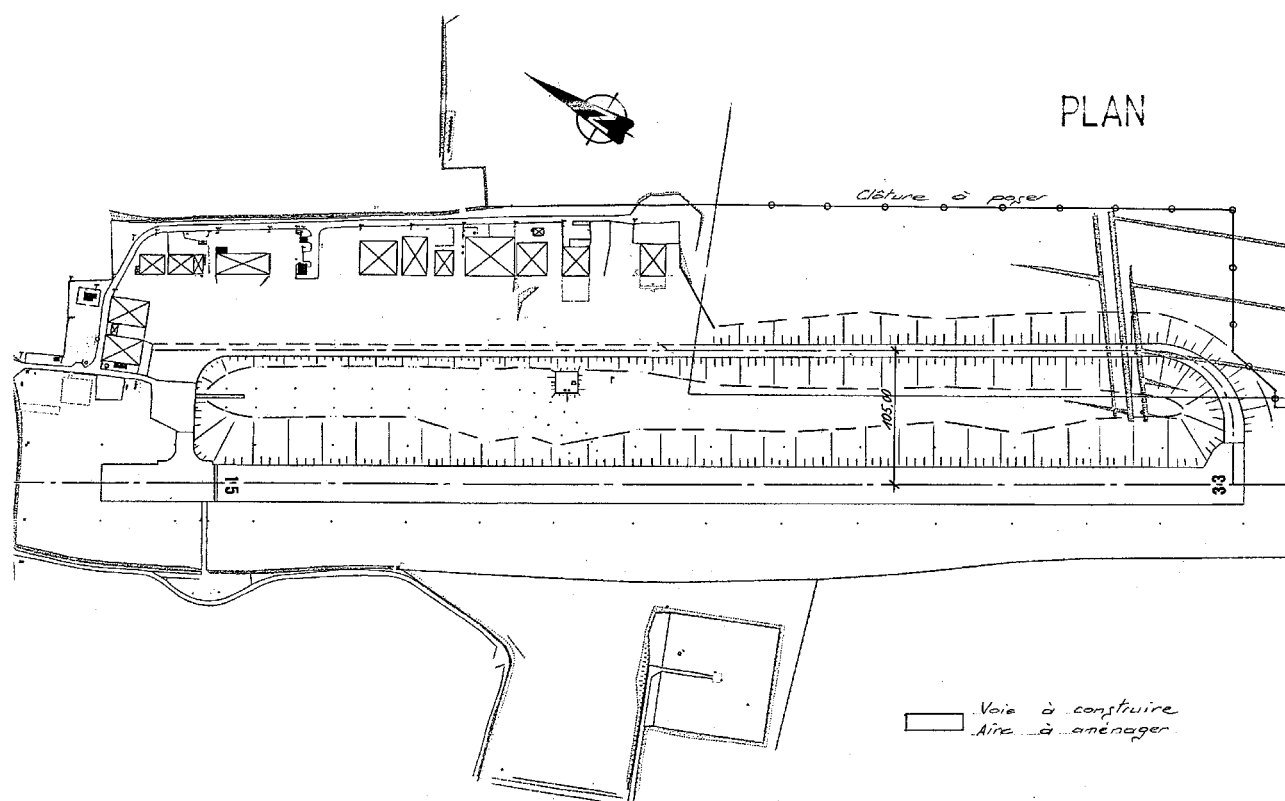
Ces éléments succinctement décrits, qui constituent autant d'enjeux différents, seront repris sous forme d'évaluation ci-après, après un descriptif sommaire des travaux entrepris.

4 - Les travaux entrepris en 2001

Ils consistent en la réalisation d'un taxiway légèrement différent de celui prévu en 1981 ; en effet, l'allongement de la piste vers l'étang est abandonné ; la largeur du taxiway passe de 10 m à 10,5 m ; sa distance à la piste passe de 72 m à 105 m, pour éviter un tracé en baïonnette à l'entrée de l'aire de stationnement.

Le terrain d'assiette est en « sansouire » (milieu terrestre typique de la Camargue saline). Etant inondable, il est nécessaire de le remblayer sur une hauteur de 40 à 50 cm. Il est prévu que la surface sera en herbe. Il est prévu de part et d'autre des épaulements à pente très faible, pour éviter que les avions qui s'écarteraient du taxiway ne se renversent. La transparence hydraulique est assurée par quelques buses.

Ce chantier est modeste. Le coût des travaux est de 130 000 €, non comprise la valorisation du temps passé par les équipes en régie. Si les travaux avaient été confiés à une entreprise extérieure, leur coût se serait élevé à 332 000 €.



Les terrassements étaient presque terminés lorsque les travaux ont été interrompus. Les épaulements côté piste étaient réalisés aux 2/3. Les épaulements de l'autre côté n'étaient pas réalisés. Le revêtement en terre végétale n'avait pas été mis en place.

Dans cette affaire, où elle se trouve en position d'accusée, la DDE plaide sa bonne foi :

- Le subdivisionnaire des bases aériennes qui a commencé la réalisation des travaux n'est qu'un subdivisionnaire par intérim, entre le départ du titulaire, en août 2001 et l'arrivée de son successeur, prévue en juin 2002. L'intérimaire n'a pas cru nécessaire de vérifier que le dossier était en ordre.
- En ce qui concerne le classement Natura 2000, la DDE fait valoir que ce classement, confidentiel, n'est intervenu qu'après le début des travaux.
- En ce qui concerne le classement au titre des paysages remarquables, la DDE ne s'est pas méfiée, car la situation de l'aérodrome de Candillargues par rapport à l'étang est la même que celle de Montpellier-Méditerranée. Ce dernier a été exclu de la zone de classement. Au contraire, à Candillargues le tracé de la limite de la zone classée paraît suivre la limite de la zone humide telle qu'elle était avant la construction de l'aérodrome (elle-même bien antérieure au projet de classement) ; il n'a pas été réalisé d'indentation, comme à Fréjorgues. Ainsi, un tiers de la piste actuelle (initialement hors d'eau) est hors de la zone classée ; le reste, qui a été exondé de longue date, est en site classé. La DDE se demande si une erreur n'a pas été commise au moment du classement.
- En ce qui concerne la loi sur l'eau, il n'est pas sûr que la surface remblayée atteigne un hectare.

Les trois dernières remarques de la DDE ne sont pas recevables. En effet :

- le classement en zones d'inventaires ZICO⁴ (oiseaux) et RAMSAR 1993 (zones humides) est bien antérieur. L'étang de Mauguio a été proposé au titre du réseau Natura 2000 en 1998 ;
- le site classé loi de 1930 est ce qu'il est (voir annexe 8, page 41) ;
- les travaux relèvent soit d'une autorisation, soit d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau.

5 – Evaluation des enjeux environnementaux

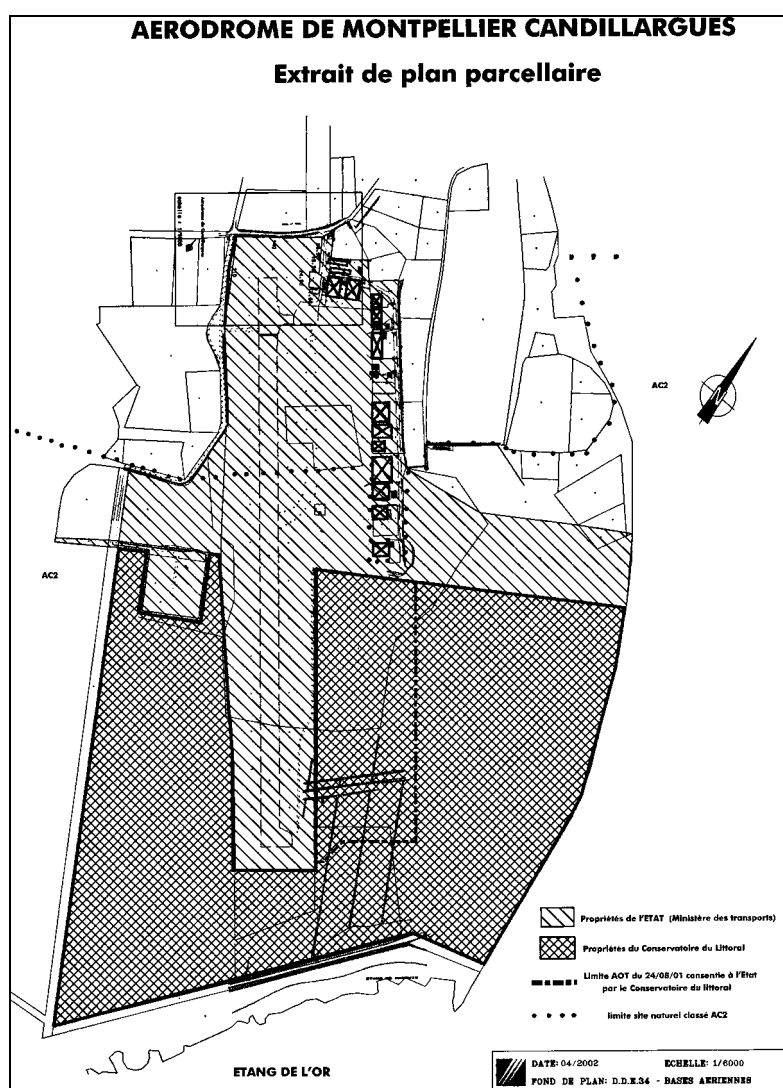
5.1 – Le foncier et les intérêts du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres

Comme il a été vu, le taxiway est construit pour partie sur le domaine de l'Etat, aviation civile, et pour une autre partie sur une propriété propre du Conservatoire du littoral.

Une procédure d'échange a été entamée en 1990, mais n'a pas abouti. En attendant, et en accord avec sa direction, le délégué local du conservatoire a proposé une autorisation d'occupation temporaire de neuf ans, renouvelable, délivrée par convention le 24 août 2001, après co-signatures pour accord de la direction départementale de l'équipement et pour validation du conseil municipal de Candillargues, gestionnaire du terrain propriété du Conservatoire du littoral. Cette convention est reproduite en annexe 6, page 32.

Aujourd'hui, le caractère inaliénable des propriétés rattachées au domaine propre du Conservatoire du littoral paraît s'opposer à cet échange.

Certes des procédures de cession ou d'échange sont en théorie possibles, après accord des trois-quarts des membres du Conseil d'Administration et du Conseil d'Etat selon certains, après une autorisation législative selon d'autres. Quoiqu'il en soit, le Conservatoire du littoral, qui rencontre des problèmes similaires à celui traité ici, par exemple pour des élargissements de carrefour motivés pour des raisons de



⁴ Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux.

sécurité, pour des travaux de l'EDF, etc., n'envisage pas de cession ou de compensation et s'en tient à l'inaliénabilité.

En l'état actuel, le caractère précaire de l'autorisation est donc confirmé.

5.2 - Le site classé

L'étang de Mauguio, ou étang de l'Or a été classé comme site pittoresque par un décret du 28 décembre 1983, à la suite d'une longue procédure ; l'enquête publique avait été faite à la fin de l'année 1980. On remarque que ce décret est postérieur de presque un an à la transmission (4 janvier 1983) par le directeur régional de l'aviation civile au service des bases aériennes du projet d'APPM supprimant la piste sécante et proposant un taxiway : cela explique peut-être les incertitudes de ce directeur quant à l'étendue exacte de la zone susceptible d'être classée.

Les conclusions de M. Brodovitch, auxquelles la mission d'inspection se rallie, sont reproduites ci-après en italiques ⁵ :

« Au titre du site classé, les travaux de remblaiement réalisés constituent l'atteinte la plus importante qui puisse être faite dans cet espace protégé.

En effet, tout à la fois le rapport du commissaire enquêteur et celui du rapporteur auprès de la commission supérieure des sites, Jacques Houlet, inspecteur général, soulignent l'objectif du classement qui se limite à la conservation du marais et de ces zones humides, à l'exclusion du paysage qui le borde.

Jacques Houlet avait conforté cette position en commission en demandant l'exclusion des limites du site de quelques zones agricoles maintenues à l'enquête.

Dans ce contexte de stricte préservation des étangs face aux extensions urbaines de cette bordure littorale, le remblaiement constitue une atteinte irréversible au site, indépendamment de son impact visuel qui passe en second plan.

Ce dossier d'infraction s'inscrit également dans une période où la préfecture et la DIREN ont engagé depuis trois ans un programme de « résorption des infractions », en traitant au cas par cas la mise en conformité de travaux, souvent mineurs, réalisés sans autorisation.

Dans un tel contexte, le retour à l'état d'origine du site semblerait la meilleure des préconisations.

Il convient cependant d'examiner l'opportunité de réalisation de ce taxiway en matière de gestion et de sécurité du trafic aérien.

Si cette option avait été envisagée par le service des bases aériennes dans les années quatre-vingt, d'autres courriers plus récents, jusqu'en 1998, laissent entendre que cet aéroport pourrait, à terme, être abandonné.

Il serait donc opportun de connaître les raisons qui ont conduit le service des bases aériennes à souhaiter réaliser un projet qui semblait abandonné ⁶.

⁵ Extrait de la note de M. Michel Brodovitch adressée à Mme la sous-directrice des Sites et Paysages (Ministère de l'Écologie et du Développement Durable) le 8 juillet 2002.

⁶ (Note des signataires du présent rapport) Il a été envisagé, dans cette période, d'agrandir l'aéroport de Montpellier-Méditerranée par la construction d'un doublet de pistes nord-sud éloignées et séparées par les installations commerciales. La mise en service de la piste est du doublet aurait entraîné la fermeture de Montpellier-Candillargues en raison de l'incompatibilité de ses accès du point de vue de la circulation aérienne. Ce projet est aujourd'hui abandonné.

Dans l'hypothèse où cet équipement s'avèrerait nécessaire et conforme à l'intérêt général, deux mesures apparaissent indispensables pour justifier sa réalisation dans le site classé :

- *une première consisterait à limiter le remblaiement à la seule emprise du taxiway, ce qui supposerait d'enlever tous les apports de terre répartis de part et d'autre,*
- *une deuxième pourrait conduire à supprimer des apports de terre anciens, de manière à restituer aux marais une surface équivalente à celle existant avant les travaux.*

Le directeur départemental de l'équipement a indiqué être prêt à vérifier la faisabilité de ces travaux afin de faire une proposition en ce sens.

Une telle approche paraîtrait à même de conclure cette affaire, au bénéfice du site et sans qu'un traitement particulier soit fait à un service public.

Un deuxième élément est apparu au cours de la visite sur place, relatif à un report erroné des limites du site classé dans le POS.

En effet, sur le terrain de l'aérodrome, la limite reportée au POS exclut une série de hangars, implantés dans le site classé. Le dernier de ces hangars, le plus au sud, a fait l'objet de travaux dans les jours précédant notre visite.

Nous avons demandé que des précisions soient apportées quant à cette discordance entre les documents et les raisons de ce report erroné.

Il apparaît que la DIREN a, à l'époque, demandé que la limite du site soit corrigée dans le plan de servitudes annexé au POS.

Sous réserve d'informations plus précises qui devront être données par les services, nous risquons de nous trouver face à une deuxième infraction relative à la construction d'un hangar, voire de plusieurs, en fonction de la date de réalisation de ces ouvrages⁷ ».

5.3 - L'équilibre du milieu aquatique

Il s'agit incontestablement d'une zone humide, en bordure immédiate de l'étang de l'Or, dans une « sansouire à salicornes ».

Une estimation plus précise de la surface remblayée a été demandée à la DDE. Si elle s'avérait inférieure à 10 000 m², c'est la procédure de déclaration qui permettrait de régulariser le chantier.

Après visite sur place, compte tenu des modifications adjacentes entraînées par le chantier : dépôts de matériaux de remblai, stockage de la terre végétale destinée à recouvrir le taxiway, effets des déplacements des engins sur le sol, une première appréciation montre qu'une surface supérieure à 10 000 m² a certainement été touchée ainsi que le fait apparaître la photo aérienne (jointe en annexe 7, page 38), si l'on considère que la parcelle appartenant au Conservatoire du littoral est au total de quelque 6,7 ha.

En tout état de cause et quelle que soit la procédure retenue, déclaration ou autorisation, des mesures compensatoires devront être prévues.

S'il est donné suite au projet, des passages busés sous le taxiway devront être réalisés pour faciliter la circulation possible de l'eau, tout à fait stagnante, à vrai dire, les jours où la mission est allée sur le terrain en avril. Six buses supplémentaires faciliteraient ces échanges.

⁷ (Note des signataires du présent rapport) En outre ces hangars se trouvent sur l'emprise de la piste sécante protégée par des servitudes aéronautiques, certes obsolètes, mais néanmoins toujours en vigueur.

5.4 - Natura 2000 – directives européennes « Habitat » et « Oiseaux »



L'étang fait l'objet d'une zone ZICO LR09 « Etangs Montpelliérains » d'intérêt ornithologique « très exceptionnel » et relève des engagements de RAMSAR sur les zones humides.

Le relevé des habitats et des espèces présents sur l'étang de Mauguio ou étang de l'Or et de ses rives immédiates est rappelé dans les fiches, ci-jointes en annexe 10, page 43 et suivantes.

L'Etang de Mauguio a été proposé en décembre 1998 au titre du réseau Natura 2000. La jurisprudence du Conseil d'Etat (Association Fédérative Régionale pour la Protection du Haut-Rhin, ordonnance du 9 juillet 2001) estime que l'envoi de la liste des zones Natura 2000 aux instances européennes oblige déjà à les prendre en considération.

Il est donc recommandé de prévoir une « étude d'incidence » de ce chantier de taxiway sur l'« habitat » et sur les espèces notamment « oiseaux ».

Cette étude devra faire apparaître compte tenu des caractéristiques propres aux rives de Candillargues, les conséquences du remblaiement de quelque 1 ha de zone humide, le cas échéant compensé, et si ce remblaiement est susceptible d'affecter de façon notable le site Natura 2000 de 6 000 ha de l'étang de l'Or.

La mission suggère néanmoins que cette étude éventuelle soit assurée par la DDE avec le cas échéant le concours de spécialistes et avec le soutien méthodologique de la DIREN, en concertation avec toutes les parties intéressées. Ceci permettrait, au-delà de toute solution juridique, de désamorcer des conflits toujours possibles.

6 – Conclusions

L'atteinte portée aux espaces protégés des rives de l'étang de l'Or à Mauguio par les travaux déjà réalisés est patente. On doit déplorer l'absence de prise en considération des protections de ces espaces par des agents de l'Etat. Outre les dommages directement causés, c'est toute la politique d'application des protections des rivages de l'étang de l'Or menée auprès des collectivités et des particuliers qui est fragilisée par cette mauvaise pratique.

La poursuite de ce projet apparaît nécessaire pour répondre à une meilleure sécurité pour le fonctionnement de l'aérodrome de Candillargues, les dangers potentiels actuels ne pouvant perdurer indéfiniment. Sa reprise devra être examinée dans le cadre des demandes d'autorisations légales et réglementaires en assurant le respect des protections qui font de l'étang de l'Or et de ses rives humides un espace de sauvegarde de la flore et de la faune, suscitant un paysage de lumière, emblématique de la région Languedoc-Roussillon.

Enfin la mission d'inspection s'est inquiétée d'une différence entre le tracé du site classé porté sur les documents graphiques des servitudes annexés au Plan d'Occupation des Sols de Candillargues (Plan local d'urbanisme aujourd'hui) et celui découlant du décret du 28 décembre 1983 portant création du site classé ; de même les travaux récents concernant un ou plusieurs hangars situés en site classé ont-ils été autorisés ? Des vérifications et des rectifications s'imposent.

7 - Propositions

Pour la direction de l'aviation civile Sud-Est et la direction départementale de l'Equipement de l'Hérault :

Réfléchir à l'avenir de Montpellier-Candillargues, l'évaluation du rôle de cet aérodrome ayant été plusieurs fois modifiée, entre utilisation et abandon, au cours de ces toutes dernières années, compte tenu des évolutions de l'aéroport international proche de Montpellier-Méditerranée. Appliquer l'instruction n° 3719/SBA du 17 décembre 1996 relative au dispositif de planification aéroportuaire. Examiner la possibilité de reculer l'ensemble du dispositif vers l'intérieur des terres ; examiner si le rétablissement d'un service d'information de vol d'aérodrome ou d'un service de la circulation aérienne permettrait de réduire suffisamment les dangers courus par les aéronefs sur l'aérodrome et à son voisinage pour réduire ou éviter les atteintes au site classé ; insérer la discussion sur ces points dans l'étude d'impact.

Si, comme on peut le prévoir, eu égard, notamment, aux règles édictées par l'OACI, cet APPM prévoit un dispositif avec taxiway, réviser le projet par rapport à celui dont la réalisation a été amorcée en 2001 :

- examiner les compensations territoriales qui pourraient permettre de retrouver (et éventuellement d'augmenter) la surface de zone naturelle humide telle qu'elle existait antérieurement aux travaux et à l'ensemble du projet.
- supprimer les épaulements à pente très faible du taxiway, qui n'ont aucun intérêt aéronautique ; les remplacer par les talus juste nécessaires pour assurer la stabilité des terrassements ; prévoir de baliser le taxiway en compensation, si nécessaire ; restituer aux surfaces touchées par les travaux (et notamment les dépôts de terre, la circulation des engins), leur état naturel antérieur ;

- préserver l'avenir de la partie conservée de zone naturelle située entre le taxiway et la piste, par davantage de buses (+6), selon un profil permettant la meilleure circulation de l'eau et des organismes qui y vivent.

Faire approuver cet APPM.

Réviser le plan de servitudes aéronautiques de dégagement, pour supprimer la partie de la contrainte qui n'a plus d'intérêt.

Avant toute reprise des travaux, s'assurer de l'obtention de toutes les autorisations nécessaires.

Pour l'**environnement**, les dossiers de demandes concerneront à tout le moins :

- la loi sur l'eau (autorisation nécessaire si les terrassements portent sur une surface supérieure à 10 000 m² ; sinon déclaration) : les mesures précitées de limitation, de compensation de surfaces, d'amélioration des échanges biologiques et hydrauliques avec la partie naturelle enclavée seront détaillées et justifiées dans l'étude d'impact de l'APPM ;
- faire réaliser une « étude d'incidence » (ZICO et engagements RAMSAR sur les zones humides, dans la perspective d'une inscription au réseau Natura 2000) en concertation avec la DIREN, pour répondre aux directives européennes et aux engagements souscrits par la France ; appliquer le décret n° 2001-1216 du 20 décembre 2001 relatif à la gestion des sites Natura 2000 et modifiant le code rural⁸ ; cette étude d'incidence sera incorporée à l'APPM ;
- le site classé – loi de 1930 : faire réaliser une étude des effets susceptibles de modifier le paysage et des mesures propres à y remédier le cas échéant, en concertation avec la DIREN et avec la sous-direction des sites et paysages du ministère de l'écologie et du développement durable.

En ce qui concerne le **foncier**, obtenir le déclassement du domaine public aéronautique des terrains devenus inutiles en application du nouvel APPM. Tenter une régularisation définitive avec le Conservatoire du Littoral, suivant le schéma accepté par lui par délibération du 10 mai 1990.

Pour la direction générale de l'aviation civile

Tirer les conséquences de cet incident de procédure : attirer l'attention des agents travaillant pour les bases aériennes sur la nécessité de respecter les règles environnementales ; développer la formation de ces agents, selon une campagne à programmer avec les DIREN⁹.

Pour la DIREN et pour la direction départementale de l'équipement

Site classé selon la loi de 1930 : tirer au clair la différence éventuelle de tracé des limites au droit de l'aérodrome entre le document des servitudes annexé au POS de Candillargues et le décret portant création du site classé. Vérifier l'autorisation de travaux récents sur le hangar sud.

Inciter les différents services de la DDE à travailler en équipe ; favoriser les liaisons entre les services chargés des infrastructures, notamment le service local des bases aériennes, et ceux qui sont chargés de l'urbanisme et de l'aménagement.

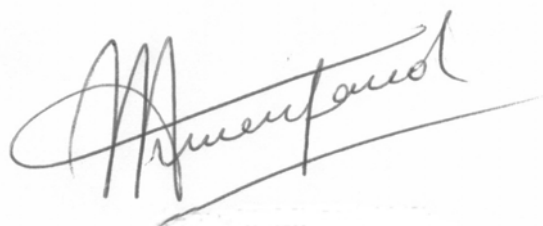
⁸ *Journal Officiel* de la République française, numéro 296 du 21 Décembre 2001.

⁹ Cela pourrait se faire dans le cadre des rencontres régionales des bases aériennes, à l'image de ce qui vient d'être fait à Aix-en-Provence le 24 mai 2002 à l'initiative du service spécial des bases aériennes Sud-Est.

Pour le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable

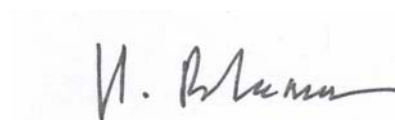
Assurer une meilleure publicité aux mesures prises pour préserver l'environnement, notamment les sites Natura 2000.

L'ingénieur général du génie rural,
des eaux et des forêts

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J. Armengaud', with a long horizontal stroke extending to the right.

Jean ARMENGAUD

L'inspecteur général
de la construction,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J. Delamarre', with a long horizontal stroke extending to the right.

Jean-François DELAMARRE

L'ingénieur général
des ponts et chaussées

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J. P. Lalande', with a long horizontal stroke extending to the right.

Jean-Pierre LALANDE

ANNEXES

Annexe 1 : Lettres de mission.

République Française



DIRECTION DE LA NATURE ET DES PAYSAGES
DIRECTION DE L'EAU

Paris, le **13 MARS 2002**

SPA n° 196

La directrice de la nature et des paysages

Le directeur de l'eau

à

Monsieur le chef du service de l'inspection
générale de l'environnement

OBJET : Site classé de l'étang de Manguio ou étang de l'Or -

Travaux de terrassement sur des zones humides pour la réalisation d'un taxiway
sur l'aérodrome de Candillargues sous maîtrise d'ouvrage du ministère de
l'équipement, des transports et du logement

REFER. : courrier du préfet de la région Languedoc-Roussillon, préfet de l'Hérault, en date
du 18 février 2002

Par courrier visé en référence, le préfet de la région Languedoc-Roussillon, préfet
de l'Hérault, a appelé notre attention sur les travaux, cités en objet, qui ont été engagés sans
que les autorisations nécessaires aient été demandées, que ce soit au titre du site classé de
l'étang de l'Or mais également au titre de la loi sur l'eau, s'agissant du remblaiement de plus
de un hectare d'une zone humide.

Ces travaux importants, qui empiètent sur des terrains appartenant au
Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres et qui se situent en limite d'un
espace transmis à la commission européenne comme proposition de site d'importance
communautaire au titre de la directive "habitats", remettent en cause l'intérêt général qui
s'attache à la conservation des zones humides de l'étang de l'Or.

.../...

20, Avenue de Ségur 75302 Paris 07 SP
Tél. 01 42 19 20 21 - Télécopieur 01 42 19 20 35

Nous vous prions de bien vouloir désigner un membre de l'inspection générale de l'environnement afin de se rendre sur place pour définir une issue à ce dossier. Le préfet de la région Languedoc-Roussillon, préfet de l'Hérault, a également saisi l'inspecteur général de l'aviation civile et de la météo avec qui vous voudrez bien prendre contact pour que les deux missions aient lieu simultanément.

le directeur de l'eau
Bernard BAUDOT

La Directrice de la Nature et des Paysages


Christiane BARRET



Paris, le

17. AVR. 2002

ministère
de l'Équipement
des Transports
et du Logement



direction
générale
de l'Aviation
civile

Le chef du Service des Bases Aériennes

à l'attention de

Monsieur le Chef de l'inspection
générale de l'aviation civile

objet : Aéroport de Montpellier-Candillargues – Création d'une voie de circulation.

référence : D020000799

affaire suivie par : Pierre GILBERT

Par lettre du 19 février 2002, le préfet de la région Languedoc-Roussillon, préfet de l'Hérault, a directement saisi l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie au sujet de travaux de terrassement réalisés sur l'aéroport de Montpellier-Candillargues.

Les travaux en cause concernent l'exécution par l'équipe spécialisée des bases aériennes (ESBA) de la Haute-Garonne, d'une voie de circulation prévue dans l'avant-projet de plan de masse pris en considération le 27 mars 1981.

L'aéroport est un aéroport de classe D créé par l'Etat qui en est également le gestionnaire. Il a été ouvert à la circulation aérienne publique par arrêté du 02 novembre 1979.

Les terrains, assiettes des travaux, sont pour partie situés en site classé et en zone humide. Aussi, les travaux auraient du faire l'objet, avant tout commencement, d'une autorisation de travaux en site classé (article L 341.10 du code de l'environnement) et d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau, s'agissant d'un remblaiement de plus d'un hectare en zone humide.

De fait, l'intervention de l'ESBA précitée à partir du 1^{er} septembre 2001, a été programmée sans que les autorisations nécessaires n'aient été préalablement obtenues, même s'il est établi que le décret instituant la servitude « Natura 2000 » n'a été pris que le 20 décembre 2001.

50, rue Henry Farman
75720 PARIS Cedex 15
téléphone :
01 58 09 41 93
télécopie :
01 58 09 44 41
mél : pierre.gilbert
@aviation-civile.gouv.fr

Copie à : M. Thierry LEHUEROU-KERISEL – IGACEM
M. Jean SOUQUET – DAC Sud-Est
M. Jacques PIOCH – DDE de l'Hérault



Service
des Bases
Aériennes

Dans ce contexte, le préfet a été saisi d'une plainte émanant d'une association de protection de l'environnement. Il a décidé d'arrêter les travaux et a pris, à la suite d'une séance de travail tenue le 08 février 2002 regroupant les différents services de l'Etat concernés, l'initiative de solliciter une mission d'inspection de l'IGACEM et de l'environnement.

Je vous demanderais donc de bien vouloir effectuer cette mission en liaison avec vos homologues du ministère de l'environnement. Dans ce cadre, vous voudrez bien, en particulier, examiner dans quelles conditions les travaux considérés pourraient être réengagés. Vous pourrez éventuellement proposer des solutions alternatives.

J'ai demandé à la direction de l'aviation civile du Sud-Est et à la direction départementale de l'équipement de l'Hérault de vous apporter leur concours tout au long de cette mission.

Le Chef du Service
des Bases Aériennes

Claude AZAM

Je tiens d'apprendre, incidemment, que l'inspection générale de l'environnement aurait programmé, sans nous prévenir, une visite sur place le 23 Avril 2002. Je te remercie de regarder si tu peux y associer l'un de tes inspecteurs.

Annexe 2 : Lettres du préfet de la région Languedoc-Roussillon, préfet de l'Hérault



PREFECTURE DE LA REGION
LANGUEDOC-ROUSSILLON
PREFECTURE DE L'HERAULT

Direction des Relations avec les Collectivités Locales
Bureau de l'Environnement
DRCL / 3 - NA-02-0217 / CL
Affaire traitée par Melle ARAB
Téléphone : 04.67.61.62.56
Télécopie : 04.67.02.25.46
Mél : nadia.arab@herault.pref.gouv.fr

Montpellier, le

18 FEV. 2002

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon
Préfet de l'Hérault

à

M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire
et de l'Environnement
Direction de la Protection
de la Nature
Direction de l'Eau
20, avenue de Ségur
75302 PARIS 07 SP

OBJET : Travaux en site classé de l'étang de l'Or
Aérodrome de Candillargues
Demande d'inspection générale

P. J. : 1 carte

L'étang de l'Or a été classé en application de la loi relative aux sites naturels par décret en date du 28 décembre 1983. j'ai été saisi, par courrier en date du 8 décembre 2001, d'une demande d'information formulée par une association de protection de l'environnement à propos de la réalisation d'importants travaux de terrassement sur l'aérodrome de Candillargues, à l'intérieur de ce site classé, sur des zones humides et empiétant sur des terrains appartenant au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.


Saisie par mes soins, le 18 décembre 2001, la DIREN me confirmait le 16 janvier 2002, après une visite sur place, que des travaux étaient effectivement en cours et qu'il s'agissait de la réalisation d'un taxiway sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, Ministère de l'Equipement, des transports et du Logement. Ce service m'indiquait également que ces travaux étaient normalement soumis d'une part à autorisation au titre de l'article L 341.10 du Code de l'environnement (sites classés) et d'autre part à autorisation au titre de la loi sur l'eau s'agissant de remblaiement de plus de un hectare d'une zone humide et qu'ils se situaient en limite d'un espace transmis à la commission européenne comme proposition de site d'importance communautaire au titre de la directive « habitats ».

Par ailleurs, Ces terrains font l'objet de la part du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT).

Constatant que l'ensemble des autorisations nécessaires n'avait pas été obtenu par le maître d'ouvrage, j'ai provoqué, le 8 février dernier, une séance de travail entre les différents services de l'Etat concernés dont les conclusions m'amènent à vous demander de bien vouloir saisir conjointement l'Inspection Générale de l'Environnement pour diligenter une mission d'inspection afin de définir une issue à ce dossier.

Je saisis également M. l'Inspecteur Général de l'Aviation Civile et Météo d'une demande identique afin que les deux inspections aient lieu simultanément.

Le Préfet

Pour le Préfet
et par délégation
Le Secrétaire Général

Philippe VIGNES



PREFECTURE DE LA REGION
LANGUEDOC-ROUSSILLON
PREFECTURE DE L'HERAULT

Direction des Relations avec les Collectivités Locales
Bureau de l'Environnement
DRCL / 3 - NA-02-0218/ CL
Affaire traitée par Melle ARAB
Téléphone : 04.67.61.62.56
Télécopie : 04.67.02.25.46
Mél : nadia.arab@herault.pref.gouv.fr

Montpellier, le

19 FEV. 2002

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon
Préfet de l'Hérault

à

Monsieur le Chef de l'Inspection
Générale de l'Aviation Civile
et Météo
93, Boulevard de Montparnasse
75006 PARIS

OBJET : Demande d'une mission d'inspection générale
Aérodrome de Candillargues (34)

P. J. : 1

J'ai été saisi, le 8 décembre 2002, d'une plainte émanant d'une association de protection de l'environnement concernant la réalisation d'importants travaux de terrassement sur l'aérodrome de CANDILLARGUES, à l'intérieur du site classé de l'étang de l'Or, sur des zones humides et empiétant sur des terrains appartenant au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.

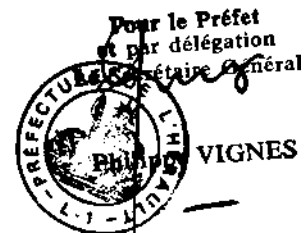
Les travaux en cause destinés à la réalisation d'un taxiway sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat (Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement), auraient du faire l'objet préalablement, d'une autorisation de travaux en site classé (article L 341.10 du Code de l'Environnement) et d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau s'agissant d'un remblaiement de plus de un hectare d'une zone humide. Par ailleurs, ils se situent en limite d'un espace transmis à la Commission Européenne au titre de la directive « Habitats ». Par ailleurs, ces terrains font l'objet d'une autorisation temporaire d'occupation par le Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres.

Constatant que l'ensemble des autorisations nécessaires n'avait pas été obtenu par le maître d'ouvrage, j'ai provoqué, le 8 février dernier, une séance de travail entre les différents services de l'Etat concernés, dont

les conclusions m'amènent à vous demander de bien vouloir diligenter une mission d'inspection afin de définir une issue à ce dossier.

Je saisis, également, M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, d'une demande identique afin que les deux inspections aient lieu simultanément.

Le Préfet



Annexe 3 : Lettre de l'association Melgueil Environnement



Mauguio, le 8 décembre 2001

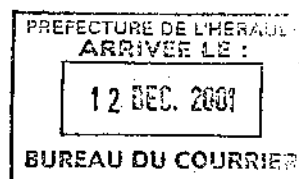
Le Président de l'association

à

Monsieur le Préfet

**Direction des Relations
avec les Collectivités locales
Bureau de l'Environnement**

Objet : Aéroport de Candillargues



Monsieur le Préfet,

Je me permets d'attirer votre attention sur les faits suivants. D'importants travaux de terrassements sont actuellement en cours de réalisation sur l'aérodrome de Candillargues. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir à la mairie, il s'agirait de la construction d'un taxiway parallèle à la piste.

Ces travaux de remblaiement se font sur des zones humides proches de l'étang de l'Or dans un site RAMSAR, et semblent empiéter largement sur des terrains appartenant au Conservatoire du Littoral. Les travaux sont également proches du poste d'observation de l'avifaune construit par le Conservatoire du Littoral et le Conseil Général de l'Hérault en bordure du sentier de découverte de la maison des Marais. Enfin ces travaux sont réalisés dans le site classé de l'étang de l'Or.

Je vous serais très obligé de bien vouloir m'indiquer si une autorisation a été délivrée pour la réalisation de tels travaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma respectueuse considération.


Roger DUPRAT

Melgueil-Environnement
ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE MAUGUIO ET SA REGION
492, rue Salvador Allende - 34130 MAUGUIO

Tirage effectué sur papier recyclé

Annexe 4 : Liste des personnes rencontrées.

Cette annexe n'est pas accessible dans la version publique

Annexe 5 : Lettre de la directrice régionale de l'environnement au procureur de la République.



Montpellier le 19 février 2002



Service aménagement,
sites et paysages, nature

Ref : ME/mcc/251
Dossier suivi par : Marc ESTEBEN
Inspecteur des Sites
Tél : 04.67.15.41.14

La Directrice Régionale

à

M le Procureur de la République
Tribunal de Grande Instance
Place Pierre Flotte
34000 – MONTPELLIER

A l'attention de M. DUTIL
Procureur Adjoint

Objet : Site Classé de l'étang de l'Or (décret du 28/12/1983)
Travaux sans autorisation d'extension de l'aérodrome de Candillargues

P. J. : 1 Procès-verbal

J'ai l'honneur de vous adresser le procès-verbal d'infraction ci-joint, établi à titre conservatoire par un agent assermenté de mon service, à l'encontre du service des Bases Aériennes de la Direction Départementale de l'Équipement de l'Hérault, qui réalise des travaux dans le site classé de l'étang de l'Or sans avoir obtenu les autorisations ministérielles préalables.

Je vous informe par ailleurs que Monsieur le Préfet de l'Hérault vient de solliciter une inspection générale conjointe des Ministères de l'Environnement et de l'Équipement afin de déterminer la meilleure issue possible à cette regrettable affaire.

Pour la Directrice Régionale
et par Délégation,
Le Chef du Service Aménagement,
Sites et Paysages, Nature

Patrick BRIE

Copie M. le Secrétaire Général de
La Préfecture 34

U:\Siti\Secretariat\ESTEBEN\sites classés\étang de l'or extension aérodrome.doc
420, Allée Henri II de Montmorency - 34965 MONTPELLIER CEDEX 2
Tél. 04 67 15 41 41 - Télécopie 04 67 15 41 15
E-mail : diren@languedoc-roussillon.environnement.gouv.fr

DIREN



Affaire : Site classé de l'Etang de l'Or
Extension de l'aérodrome de Candillargues (Montpellier –Or)

PROCES VERBAL D'INFRACTION

L'an 2002

et le 18 février à 15h

A la requête du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Nous soussigné, Marc ESTEBEN, Inspecteur des Sites ayant prêté serment de justice et porteur de notre commission, certifions nous être présenté à :

Candillargues , lieudit Le camp d'aviation sud

où nous avons constaté ce qui suit :

Sur la parcelle 31 de la section : AP appartenant à : Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres 165, rue Paul Rimbaud 34030 MONTPELLIER

Divers travaux en cours de réalisation qui se décomposent de la manière suivante :

- Un remblai de terre compacté d'environ 300m de long , 10 à 15 m de large , 0, 80 m à 1m d'élévation
- au sud, sa jonction (de même caractéristiques) sur environ 50m avec la piste de l'aérodrome,
- un remblai de terre, fraîchement établi, doublant le précédent sur une longueur d'environ 150 m, présentant une largeur de 30m environ et en surélévation par rapport au terrain naturel d'environ 0,30m à 1m ,
- deux plate-formes de terre, d'environ 40m par 40m de côté, greffées à l'Est et à l'Ouest des ouvrages principaux pré-cités,
- au nord du chantier, une plate forme de terre en remblai d'environ 50m par 50m de côté , un merlon de terre de 50m de long environ, un dépôt de terre de 2m de hauteur environ ,
- un busage sous le remblai ,

L'ensemble de ces travaux engagent une zone représentant environ 1hectare . Ils sont réalisés en zone humide, pour partie dans la lande à salicorne (sansouire) pour partie dans les prés salés .

DIREN

420, Allée Henri II de Montmorency - 34965 MONTPELLIER CEDEX 2
Tél. 04 67 15 41 41 - Télécopie 04 67 15 41 15
E-mail : diren@languedoc-roussillon.environnement.gouv.fr

Les engins de terrassement stationnent à proximité ; ce jour, le chantier est à l'arrêt.

Les travaux effectués se situent dans le site protégé de : Etang de l'Or (décret du 28/12/1983)

Ils constituent une atteinte au caractère naturel et pittoresque du site protégé

L'autorisation préalable de travaux requise par application de l'article L 341-10 du Code de l'Environnement relatif à la protection des monuments naturels et des sites n'a pas été sollicitée auprès du Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

A ce titre, les travaux réalisés constituent une infraction justiciable des dispositions pénales de l'article L341-19 du Code précité.

ATTENDU l'infraction aux dispositions du Code de l'Environnement (Titre IV, Chap. 1^{er}) du Service Gestion des routes et du Transport (bases aériennes) de la Direction Départementale de l'Equipement de l'Hérault, représenté par son chef de service Bernard SOUBRA, nous avons dressé procès verbal pour valoir ce que de droit.

L'Agent verbalisateur

Marc ESTEBEN
Inspecteur des Sites

Annexe 6 : Autorisation d'occupation temporaire d'un terrain du Conservatoire du littoral.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



CONSERVATOIRE DE L'ESPACE LITTORAL ET DES RIVAGES LACUSTRES

Autorisation d'Occupation Temporaire

COMMUNE DE CANDILLARGUES (34)

Site n° 34-115 Etang de l'Or

Vu le Code du Domaine de l'Etat et ses articles L28, R53 et R54
Vu le Code de l'Environnement et ses articles L 322-1 et suivants

ENTRE

Le Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres, représenté par son Directeur, François LETOURNEUX, demeurant corderie royale, 17 xxx ROCHEFORT, et dénommé ci-après « le Conservatoire »

ET

L'Etat, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, représenté par Monsieur Jacky COTTET, Directeur Régional et Départemental de l'Equipement, désigné ci-après par « le Permissionnaire »

ET

La Commune de Candillargues, représentée par son maire, Monsieur Daniel EDO, désignée ci-après par « le gestionnaire »

Il a été convenu ce qui suit

PÔLE MEDITERRANÉEN
DE L'ENVIRONNEMENT LITTORAL
B.P. 6035
163, rue Paul Rimbaud
34030 MONTPELLIER CEDEX 1
TÉLÉPHONE 04 99 23 29 00
TÉLÉCOPIÉ 04 99 23 29 09
E-mail cet.montpellier@wanadoo.fr

Conditions GénéralesArticle 1 : Objet de la convention

Le Conservatoire du littoral est propriétaire de la parcelle désignée ci après :

Commune	Section	Parcelle N°	Lieu-dit	Surface
Candillargues	AP	31	Marais	41ha 61a 96ca

La parcelle concernée par la présente A.O.T. est une partie de la parcelle AP 31 et a une superficie de 6ha 76a 41ca.

Par lettre en date du 03 Août 2001 le Permissionnaire désigné ci-avant a sollicité une autorisation d'occupation du domaine public du Conservatoire sous forme de permission de voirie pour la réalisation d'une voie de relation, dite "taxiway", à l'usage des avions, destinée à améliorer les conditions de sécurité pour l'exploitation de la piste principale de l'aérodrome de Candillargues.
~~L'installation d'une piste d'atterrissage de l'aérodrome de Candillargues.~~

Le Conservatoire consent et s'oblige à supporter l'implantation de ce taxiway, telle qu'il figure sur le plan ci-annexé.

Le Conservatoire autorise le Permissionnaire et ses représentants ou mandataires à pénétrer sur la parcelle en cause et à exécuter les travaux nécessaires à la construction et à l'exploitation courante de ce taxiway, à la surveillance, l'entretien, la réparation, l'enlèvement de tout ou partie des ouvrages établis.

Le gestionnaire a également donné son accord sur cette implantation.

Un état des lieux signé par les parties sera préalablement effectué avant tout aménagement.

Article 2 : Nature des travaux et conditions d'exécution

Sans préjudice du strict respect de la réglementation en vigueur (*carte communale, site inscrit ou classé.*) qui affecte les parcelles concernées par l'implantation de ce taxiway, les travaux envisagés devront respecter impérativement le cahier des charges ci-annexé.

Toute modification de ce cahier des charges devra faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

~~Le Conservatoire se réserve le droit de refuser de donner accord à des travaux susceptibles de porter atteinte à l'équilibre ou à la qualité du milieu naturel ou du paysage.~~

Les travaux de mise en place du taxiway devront être effectués dans un délai de 6 mois à compter de la date d'approbation de la présente autorisation d'occupation.

Quelle que soit la date à laquelle ils seront exécutés, la durée des travaux ne pourra excéder 4 mois, sauf conditions météorologiques exceptionnelles.

Article 3 : Obligations des signataires

➔ Obligations du Conservatoire :

- Le Conservatoire s'oblige à ne procéder, sauf accord préalable du Permissionnaire à aucun aménagement qui puisse affecter la bande de terrain où est localisée la nouvelle voie.
- Le Conservatoire s'abstiendra de tout acte de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation des ouvrages.
- Le Conservatoire s'engage à dénoncer à tout locataire, ou occupant éventuel, cette autorisation d'occupation consentie au Permissionnaire en l'obligeant à la respecter en ses lieux et place.

➔ Obligations du Gestionnaire :

- Le Gestionnaire s'oblige à ne pas procéder à des travaux sur la bande de terrain où est localisée le taxiway sauf accord préalable du Permissionnaire.

➔ Obligations du Permissionnaire :

- ~~Le Permissionnaire ne pourra céder ou sous-louer la présente autorisation à quiconque.~~
Le permissionnaire s'engage à dénoncer à tout concessionnaire ou occupant éventuel, la présente autorisation d'occupation, en l'obligeant à la respecter en ses lieux et place.
- Le Permissionnaire assurera l'entière responsabilité du maintien en état de bon fonctionnement et de sécurité du taxiway et du respect des normes de sécurité applicables à ce type d'aménagement notamment vis à vis des usagers. Il prendra à cet effet, pendant toute la durée de l'autorisation stipulée à l'article 5, toutes les assurances nécessaires afin que ni le Conservatoire, ni le Gestionnaire ne puissent être inquiétés à quelque titre que ce soit.
- Le Permissionnaire prendra totalement en charge les frais de création, de gestion et d'entretien du taxiway.
- Le Permissionnaire s'engage, à l'achèvement des travaux de mise en place du taxiway, à effectuer la remise en état des abords du chantier selon les préconisations qui seront définies en accord avec le Conservatoire. Un nouvel état des lieux en présence des signataires sera établi en fin de chantier.
- Le Permissionnaire informera le Conservatoire et le gestionnaire par lettre recommandée avec AR de tous autres travaux deux mois à l'avance.
- A l'occasion de tous travaux pendant la durée de l'autorisation d'occupation, le Permissionnaire indemniserà le Conservatoire pour tous les dégâts qui seraient causés, notamment aux arbres et clôtures existants. Les indemnités seront fixées à l'amiable ou à défaut par voie d'expertise.

Article 4 : Rédevance

En contrepartie de l'exécution des obligations résultant des clauses de la présente autorisation d'occupation, et sans préjudice des indemnités prévues à l'article 3, le Permissionnaire bénéficie de cette autorisation à titre gratuit.

Article 5 : Durée – Résiliation – Contentieux

L'autorisation d'occupation temporaire sous forme d'autorisation de voirie objet des présentes est consentie à compter de sa signature par l'ensemble des parties pour une durée de 9 ans. Elle pourra être renouvelée dans les mêmes formes légales par convention expresse.

Le Conservatoire se réserve le droit d'y mettre fin à tout moment si l'une des clauses de la présente autorisation n'était pas respectée par le Permissionnaire ou s'il s'avérait, à l'expérience, que la mise en place du taxiway génère par sa fréquentation des troubles notables à l'espace naturel avoisinant.

Dans les cas prévus ci-dessus, le Conservatoire en avertira le Permissionnaire par lettre recommandée avec AR, 3 mois à l'avance. Le Permissionnaire sera déchu de plein droit du bénéfice de cette autorisation sans qu'il puisse réclamer une quelconque indemnité pour quelque cause que ce soit. Le taxiway deviendra définitivement la propriété du Conservatoire.

Cette convention étant une autorisation d'occupation temporaire sur le Domaine public de l'Etat, en cas de litige, seul sera compétent le tribunal administratif de Montpellier.

Fait à en 5 exemplaires originaux

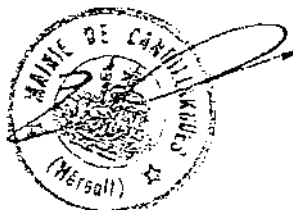
à Montpellier, le 24 AOÛT 2001

Le Permissionnaire

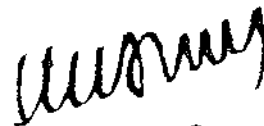
Le Directeur Délégué Départemental,


J. PIOCH

Le Gestionnaire



Le Conservatoire



ANNEXE: CAHIER DES CHARGES

1-Caractéristiques du taxiway à créer :

Longueur totale : 970 mètres dont 450 mètres sur le terrain objet de la présente A.O.T.
largeur de la bande de roulement : 10.50 mètres

2-Caractéristiques des matériaux employés

a-Pour la bande de roulement :

terre végétale engazonnée

b- Pour les bas cotés de la bande de roulement :

terre végétale, avec pente transversale de 3% pour raccordement au terrain naturel

3-Caractéristiques d'intégration

~~La piste empruntera au maximum les chemins existants (ou sera implantée en sur largeur des chemins existants).~~

~~La piste ne devra pas être en surélévation ou encaissée par rapport au sol existant. Elle prendra en compte les courbes de niveau, les déclivités naturelles du terrain etc...~~

Le taxiway sera en légère surélévation (40cm environ) par rapport au sol existant. Il prendra en compte les courbes de niveau, les déclivités naturelles du terrain etc...

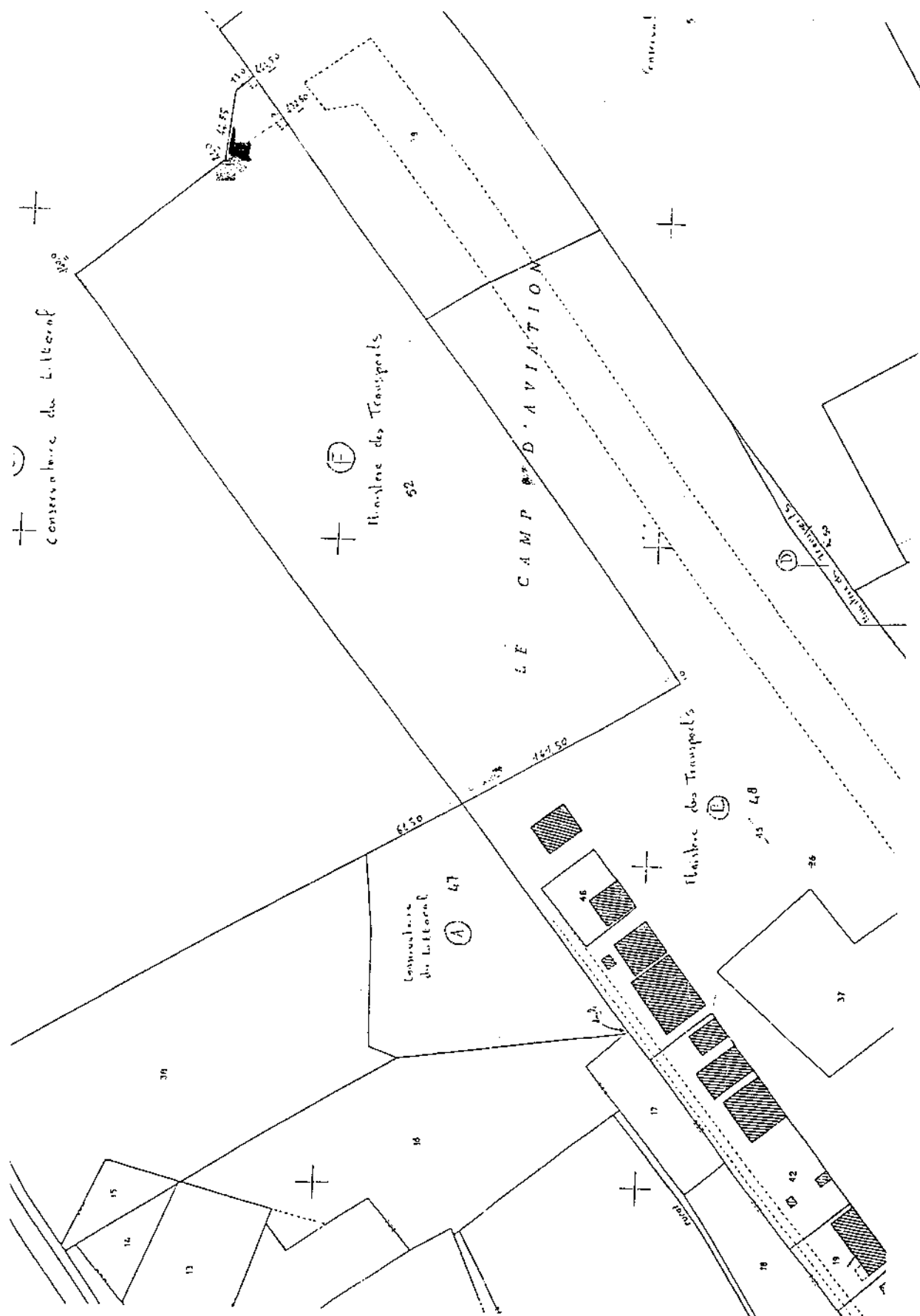
Il devra respecter la végétation existante (~~arbres de haute tiges notamment~~). Si les abords doivent être revégétalisés, ils respecteront la flore locale ~~et recevront l'accord préalable du Conservatoire.~~

La signalisation du taxiway sera limitée au strict minimum nécessaire pour respecter la réglementation de l'aviation civile ~~à la sécurité des usagers. Le plan de signalisation sera soumis à l'accord préalable du Conservatoire,~~

~~Les haltes pique-nique et les panneaux d'information ne seront pas implantés sur les terrains du Conservatoire (ou exceptionnellement devront faire l'objet d'un accord préalable du Conservatoire).~~

Une clôture en grillage d'une hauteur de 2 mètres sera posée en périphérie du terrain objet de la présente A.O.T.

~~Les clôtures de protection aux abords des passages dangereux répondront aux caractéristiques suivantes: hauteur, matériaux~~



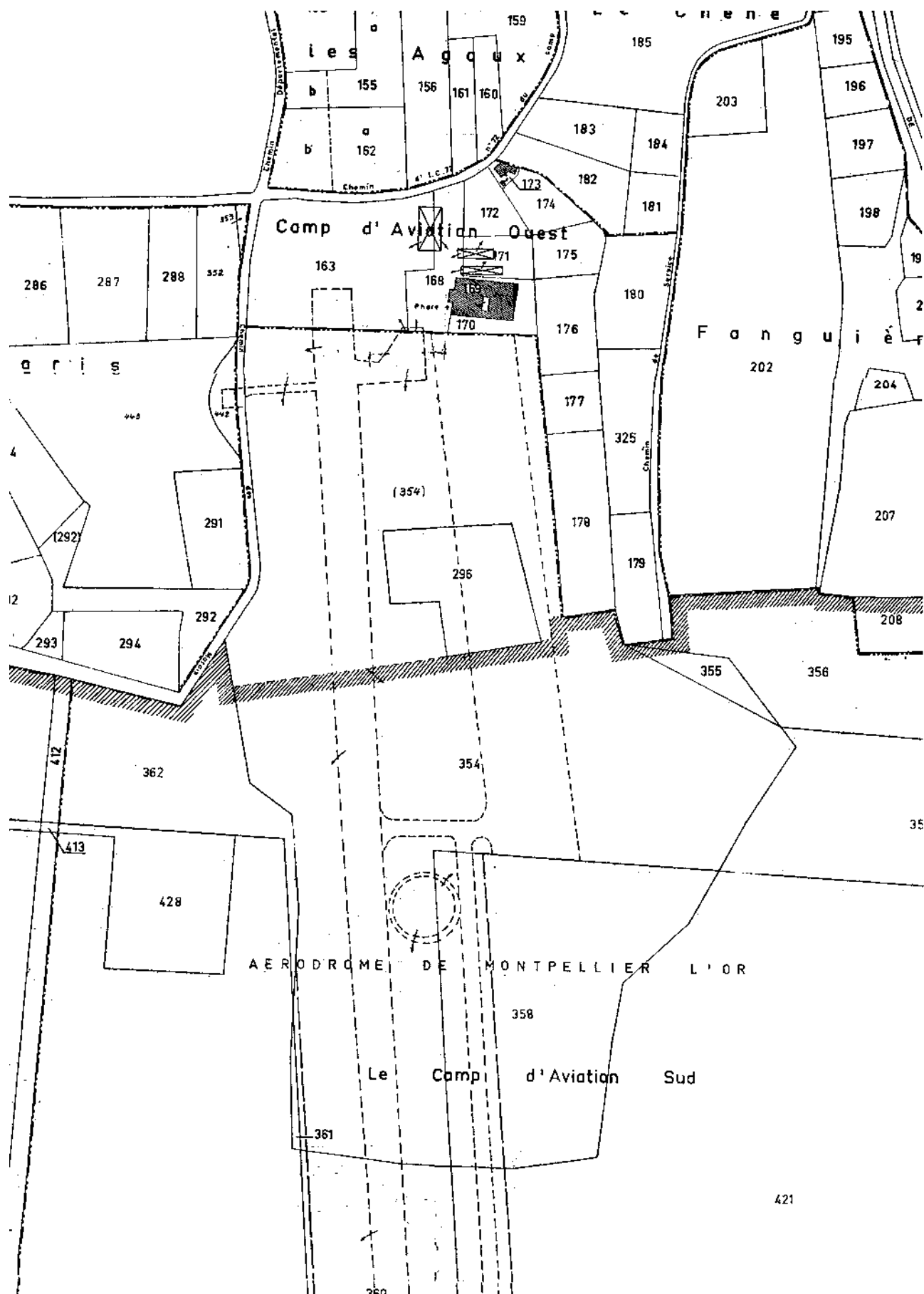
Annexe 7 : Photographies du site, prises le 5 juillet 2002.



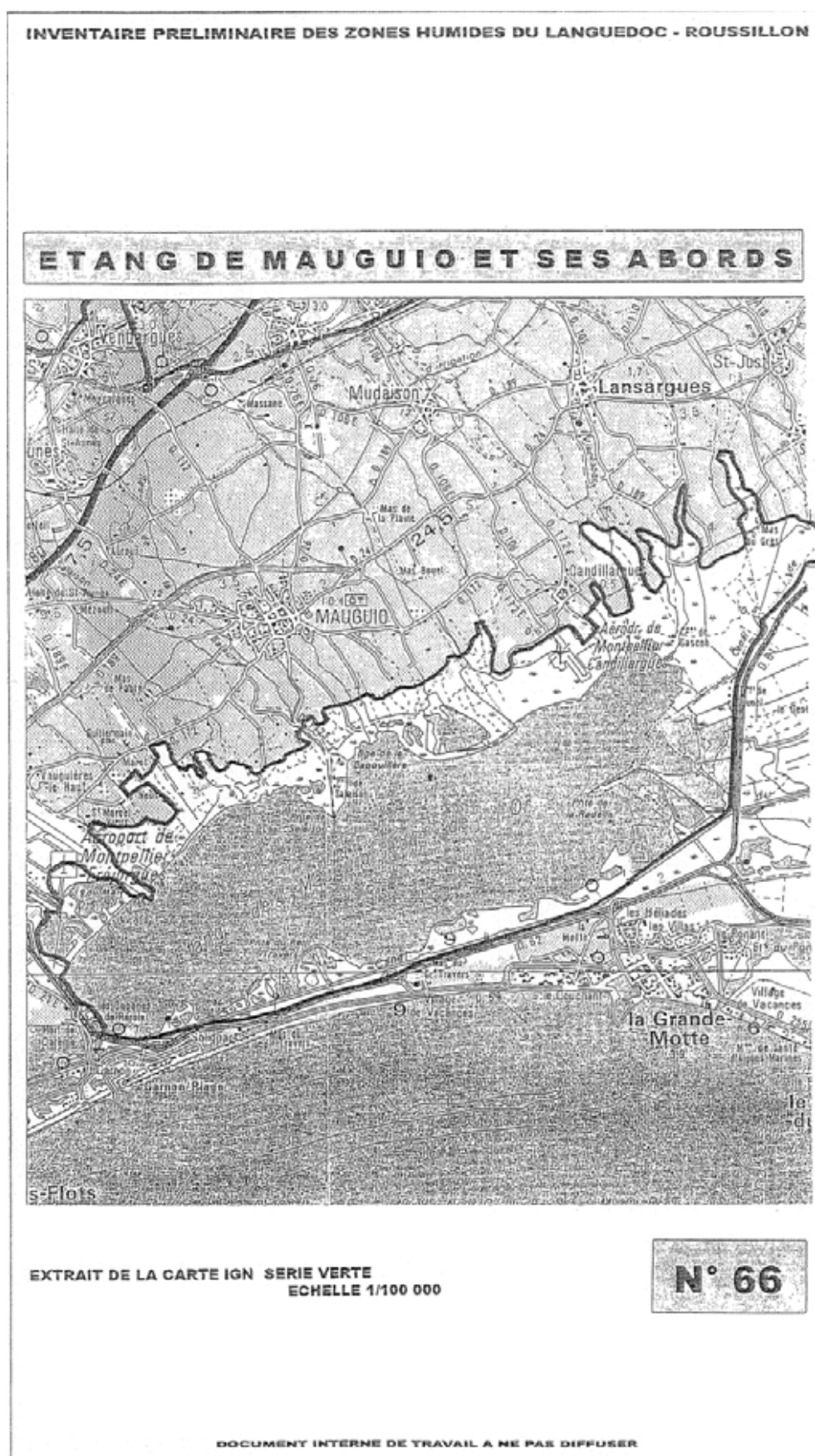




Annexe 8 : Limites du site classé suivant la loi de 1930.



Annexe 9 : Limite de la zone humide.



Annexe 10 : Contraintes environnementales.**Fiche descriptive sur les Zones humides de Ramsar**

(telle qu'approuvée par la recommandation C.4.7 de la Conférence des Parties contractantes, Montreux, Suisse - juillet 1996)

NOTA: Avant de remplir cette fiche, prière de lire les lignes directrices qui comprennent un exemplaire d'une fiche remplie.

Les fiches remplies sont à adresser à: T.A. Jones, Base de données de Ramsar, BROE, Slimbridge, Gloucester GL2 7BX, Angleterre.

1. Pays: FRANCE

2. Date: 4/3/93

3. Numéro de référence:
(à remplir par le responsable de la base de données)

4. Nom et adresse du compilateur:

Ministère de l'Environnement 14 boulevard du Général Leclerc 92524 NEUILLY/SEINE
CEDEX

5. Nom de la zone humide: Petite Camargue

6. Date de l'inscription sur la Liste de Ramsar:

7. Coordonnées géographiques:

8. Situation générale: (par ex. région administrative et grande ville la plus proche)

Région Languedoc-Roussillon Départements Hérault et Gard - Montpellier - Nîmes

9. Superficie: (hectares) Hydrosystème 220 000 ha zones humides : 37 000 ha

10. Type de zone humide: (voir classification ci-jointe, également approuvée par la recommandation C.4.7 de Montreux)

11. Altitude: (moyenne et/ou maximale et minimale)

Hydrosystème - 150 NGF Zones humides 1 NGF

12. Description: (esquisse en deux ou trois phrases des principales caractéristiques de la zone humide)

Etangs et marais littoraux réceptacles de bassins versants de cours d'eau
côtiers, cordons lagunaires et dunaires

13. Traits physiques: (par ex. géologie; géomorphologie; origine - naturelle ou artificielle; hydrologie; type de sol; qualité de l'eau; profondeur de l'eau; permanence de l'eau; fluctuations du niveau d'eau; amplitude des marées; bassins versants; régions d'avant; climat)

- quaternaire alluvions modernes
- plaines alluviales, lagunes en voie de comblement, salinité de 7 à 35 g/l
- origine naturelle avec modelage anthropique
- hydrologie : bassin versant de 220 000 ha sur massif cristallin et plateaux karstiques
- sol sablo-marneux
- eaux saumâtres d'une profondeur moyenne de 1 m avec niveau faiblement variable (crues, vents)
- climat méditerranéen contrasté avec précipitations au printemps et en automne

14. Caractéristiques écologiques: (principaux types d'habitats et de végétation)

- ZICO : LR 23, LR 24, LR 09
- cultures
- friches
- prairies permanentes et temporaires
- prairies naturelles à carex
- roselières
- sansouïres
- végétation halophile littorale
- ripisylve
- plans d'eau (lagunes saumâtres de faible profondeur) véritables nurseries pour

15. Régime foncier et propriété:

(a) du site

- privé
- Domaine Privé de l'Etat et Domaine Public Maritime
- Conservatoire du Littoral

(b) ~~des zones~~ ^{Communes} environnantes

- privés - communes

16. Mesures de conservation en vigueur: (catégorie nationale et statut juridique des aires protégées - y compris d'éventuelles modifications des limites; pratiques de gestion; existence et éventuelle mise en oeuvre d'un plan de gestion officiellement approuvé)

- site classé : Etang de l'Or, Espiguette ; Etangs d'Aigues-Mortes
- site inscrit : petite Camargue
- arrêté de biotope : la Castillonne (étang de l'Or)
- propriété du Conservatoire du Littoral
- réserve naturelle volontaire (Petite Camargue)
- Application de la loi littoral (article 146-6)

17. Mesures de conservation proposées mais pas encore appliquées: (par ex. plan de gestion en préparation; proposition officielle de création d'une aire protégée)

- Mise en oeuvre des directives habitats et oiseaux
- 4 plans de gestion étudiés dont 1 mis en oeuvre
- 1 plan de gestion à l'étude (LIFE "Plan de Gestion") - Schéma d'aménagement et
- ~~Opération agri-environnement - Charte d'environnement - de gestion des eaux~~

18. Modes actuels d'occupation des sols; principales activités humaines

(a) sur le site

- Marais, sagne, grande culture, arboriculture, vignes, cultures maraîchères
- Pêche artisanale sur les étangs
- Activité salinière de la Compagnie des Salins du Midi

(b) aux alentours/dans le bassin versant

- grande culture ; viticulture, arboriculture, pâturage extensif (garrigues)

19. Perturbations et menaces, y compris changements dans les modes d'occupation des sols, et principaux projets de développement: (facteurs pouvant avoir un impact négatif sur les caractéristiques écologiques de la zone humide)

(a) sur le site

- cabanisation des rives
- complément naturel et anthropique des étangs
- mouvement du trait de côte
- grandes infrastructures (extension de l'aéroport de Montpellier, élargissement au gabarit européen du Canal du Rhône à Sète)
- Abandon de la submersion des marais, dégradation du réseau hydraulique, salinisation des sols

(b) aux alentours / dans le bassin versant

- cultures intensives sur le bassin-versant aval avec apports de nutriments (nappes de la Vistrenquère et de Mauguio)
- pression périurbaine : pollution et phénomène d'eutrophisation des étangs
- pression touristique
- grandes infrastructures (autoroute, TGV)

20. Valeurs hydrologiques et physiques: (recharge de la nappe souterraine, maîtrise des crues, captage des crues, prévention de l'érosion côtière etc.)

- zone d'expansion des fleuves Vistre, Vidourle
- équilibre du biseau salé
- endiguement du cours aval des émissaires (Vistre, Vidourle) et déversoir de crue dans les zones humides
- rôle du Canal du Rhône à Sète dans la distribution des débits de crue dans la zone humide
- aménagement d'épis pour la protection du lido
- interface bassin- versant - mer : protection bactériologique des plages

21. Valeurs sociales et culturelles: (par ex. production de poissons, foresterie, signification religieuse, site archéologique)

- Salins du Midi
- vignoble "des sables" (Listel)
- pêche artisanale
- reboisement dans le cadre de l'aménagement du littoral
- sites romains, Moyen Age
- forte tradition camarguaise
- cité médiévale d'Aigues Mortes au centre de la zone
- valeur paysagère qualifiant les stations balnéaires situées sur le lido (Grau du Roi, La Grande Motte)

22. Faune remarquable: (par ex. espèces uniques, rares, menacées ou d'importance biogéographique; fournir les données numériques si elles existent)

voir (annexe 1)

23. Flore remarquable: (par ex. espèces ou communautés uniques, rares, menacées ou d'importance biogéographique)

- inventaire floristique en cours de réalisation
- établissement d'une liste régionale d'espèces protégées à l'étude (Mission du Conservatoire Botanique National de Porquerolles)

24. Recherche et équipements scientifiques: (par ex. projets actuellement en cours, présence d'une station de terrain)

Centre de Recherche de la Tour du Valat (CNRS)
Commission scientifique des étangs
Comité scientifique du centre du Scamandre

25. Education et information: (par ex. centre d'accueil des visiteurs, stations d'observation, brochures, possibilités de visites de groupes scolaires)

Centres de Scamandre et de Candillargue
Zone test du programme MEDWET pour la formation et la vulgarisation
Expositions itinérantes

26. Récréation et tourisme: (indiquer si la zone humide est utilisée pour la récréation ou le tourisme; indiquer le type, la fréquence et l'intensité de cette utilisation)

- aménagement touristique du littoral
- plan de gestion de la fréquentation du public (en cours sur la rive nord de l'étang de l'Or)
- Réserve naturelle volontaire du Scamandre (visite guidée)

27. Organisme de gestion: (nom et adresse de l'organisme responsable de la gestion de la zone humide)

- Syndicat mixte de gestion de l'Etang de l'Or
- Syndicat mixte de la petite Camargue

28. Juridiction: (territoriale - c'est-à-dire état ou région - et fonctionnelle - c'est-à-dire Ministère de l'Agriculture, Ministère de l'Environnement etc.)

Région Languedoc-Roussillon : départements du Gard et de l'Hérault

29. Références bibliographiques: (prière d'indiquer seulement les références scientifiques et techniques)

voir(annexe 2)

30. Raisons de l'inscription: (prière d'indiquer lesquels des critères de Ramsar adoptés selon la recommandation C.4.15 de la Conférence de Montreux s'appliquent à ce site)

- critères d'identification : 1a, 2bc, 3bc

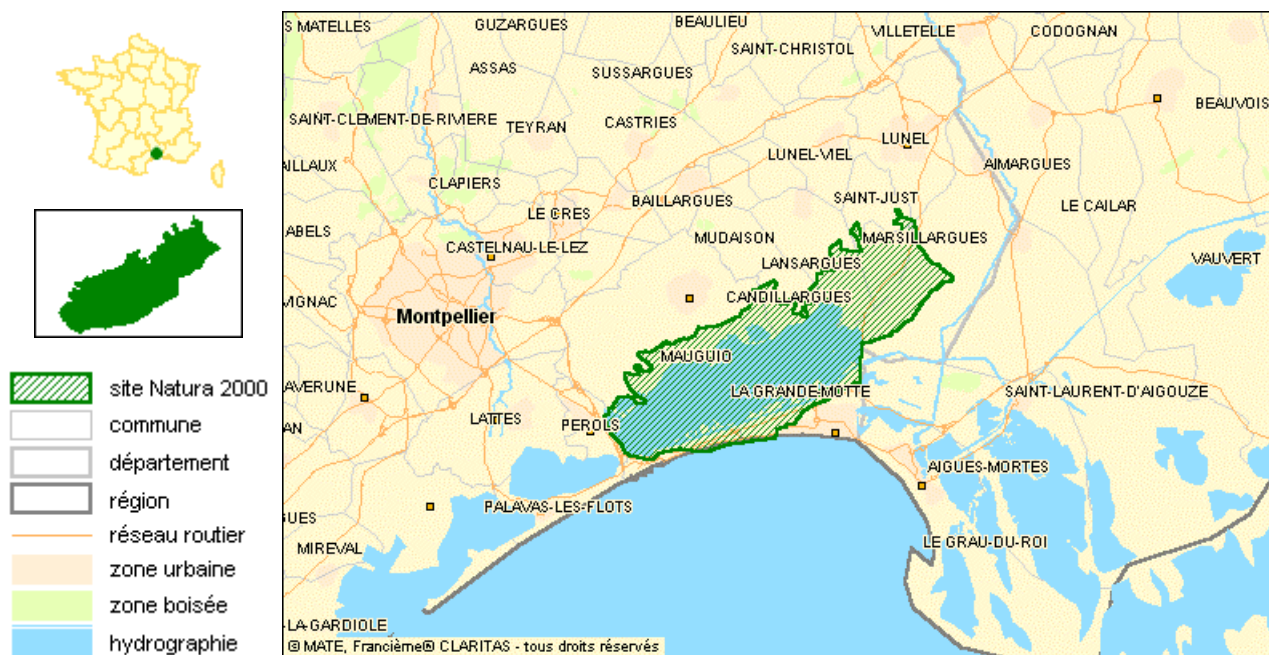
31. Carte du site (prière de joindre la carte la plus récente et la plus détaillée disponible, de préférence à une échelle au minimum de 1:25,000 ou de 1:50,000)

carte au 1/100 000

Prière de renvoyer à : T.A. Jones, Base de données de Ramsar, BIROE, Slimbridge, Gloucester GL2 7BX, Angleterre
Téléphone: 44 - (0)453 890634 Télécopieur: 44 - (0)453 890697 Télec: 43 71 45 (WRB G)



Fiche du site FR9101408: ETANG DE MAUGUIO



Dimensions de la carte :

Largeur : **45 km**

Hauteur : **29 km**

Les fonds cartographiques utilisés sur ce site sont soumis à des restrictions d'utilisation.

Pour des raisons de lisibilité, tous les noms de communes ne sont pas inscrits sur la carte.

Identification

Code :

FR9101408

Appellation :

ETANG DE MAUGUIO

Date de compilation :

01/1996

Mise à jour :

03/2001

Historique :

Date de proposition comme SIC : 12/1998

Localisation

Départements :

Hérault (98 %), Gard (2 %)

Superficie :

7381 ha

Altitude maximale :

8 m

Région biogéographique :

Méditerranéenne

Description

L'étang de Mauguio ou étang de l'Or est une lagune en communication avec la mer par un grau artificiel transformé en port (Palavas). Il est entouré par une gamme variée d'habitats naturels :

-un système dunaire avec une grande extension de dunes fixées en bon état de conservation mais séparées du système lagunaire par une route littorale.

-des milieux saumâtres à hyper salés sur les rives sud et est en bordure des rives nord, occupées par des lagunes temporaires (riches en herbiers de *Ruppia*) et des sansouires.

-des milieux saumâtres à doux influencés par l'eau douce sur les rives nord, où se développent des prés salés et des formations boisées (frênes, peupliers blancs) et d'anciens prés de fauche.

Les rives nord sont restées à l'écart des grandes transformations qui ont affecté le littoral languedocien et sont marquées par une occupation traditionnelle des terres (élevage).

Les pourcentages de recouvrement des habitats sont estimés et restent provisoires.

Composition du site :

Rivières et Estuaires soumis à la marée, Vasières et bancs de sable, Lagunes (incluant les bassins de production de sel)	46 %
Marais salants, Prés salés, Steppes salées	20 %
Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	20 %
Zones de plantations d'arbres (incluant les Vergers, Vignes, Dehesas)	5 %
Autres terres arables	5 %
Dunes, Plages de sables, Machair	2 %
Forêts caducifoliées	2 %

Types d'habitats présents	% couv.	SR ⁽¹⁾
Lagunes côtières *	40 %	B
Prés salés méditerranéens (<i>Juncetalia maritimi</i>)	5 %	C
Fourrés halophiles méditerranéens et thermo-atlantiques (<i>Sarcocornetea fruticosi</i>)	5 %	B
Végétations pionnières à <i>Salicornia</i> et autres espèces annuelles des zones boueuses et sableuses	1 %	C
Dunes fixées du littoral du <i>Crucianellion maritima</i>	1 %	C
Dunes littorales à <i>Juniperus</i> spp. *	1 %	C
Lacs eutrophes naturels avec végétation du <i>Magnopotamion</i> ou <i>Hydrocharition</i>	1 %	C
Prairies humides méditerranéennes à grandes herbes du <i>Molinio-Holoschoenion</i>	1 %	C
Forêts-galeries à <i>Salix alba</i> et <i>Populus alba</i>	1 %	C
Galeries et fourrés riverains méridionaux (<i>Nerio-Tamaricetea</i> et <i>Securinegion tinctoriae</i>)	1 %	C
Dunes mobiles embryonnaires	1 %	C
Dunes mobiles du cordon littoral à <i>Ammophila arenaria</i> (dunes blanches)	1 %	C
Marais calcaires à <i>Cladium mariscus</i> et espèces du <i>Carex davallianae</i> *	1 %	C

Espèces présentes : Amphibiens et reptiles**PR⁽²⁾**Cistude d'Europe (*Emys orbicularis*)

C

Espèces présentes : Mammifères**PR⁽²⁾**Grand Rhinolophe (*Rhinolophus ferrum-equinum*)

D

Minioptère de Schreibers (*Miniopterus schreibersi*)

D

Petit Rhinolophe (*Rhinolophus hipposideros*)

D

Vespertilion à oreilles échancrées (*Myotis emarginatus*)

D

Espèces présentes : Poissons**PR⁽²⁾**Lamproie marine (*Petromyzon marinus*)

D

⁽¹⁾ *Superficie relative : superficie du site couverte par le type d'habitat naturel par rapport à la superficie totale couverte par ce type d'habitat naturel sur le territoire national (en %). A=site remarquable pour cet habitat (15 à 100%); B=site très important pour cet habitat (2 à 15%); C=site important pour cet habitat (inférieur à 2%).*

⁽²⁾ *Population relative : taille et densité de la population de l'espèce présente sur le site par rapport aux populations présentes sur le territoire national (en %). A=site remarquable pour cette espèce (15 à 100%); B=site très important pour cette espèce (2 à 15%); C=site important pour cette espèce (inférieur à 2%); D=espèce présente mais non significative.*

***Habitats ou espèces prioritaires (en gras) :** habitats ou espèces en danger de disparition sur le territoire européen des Etats membres et pour la conservation desquels l'Union européenne porte une responsabilité particulière.

Le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement alimente ce service pour rendre accessible au public les informations sur la contribution française à la constitution du réseau Natura 2000. **Les informations contenues dans cette page sont un extrait simplifié de celles transmises à la Commission Européenne au 31 mai 2001.** Le contour du site représenté sur la carte ci-dessus est celui transmis à la Commission européenne. En revanche, le fond cartographique n'est pas celui de référence et doit être considéré comme schématique.