



Communiqué - Commune de Ramatuelle

TOUJOURS PLUS D'HELICOPTERES : RAMATUELLE PERSISTE ET SIGNE

Le 24 février 2022, le ministère de la Transition écologique a mis en ligne la « *Consultation du public concernant la révision de la réglementation applicable aux hélicoptères* », obligatoire lorsque des décisions ont une incidence significative sur l'environnement.

La commune de Ramatuelle invite les riverains, les associations environnementales et de défense contre les survols d'hélicoptères à prendre connaissance des projets de textes et à faire valoir leurs observations jusqu'au 17 mars 2022.

L'année 2021 avait été marquée par les recours en justice. Elle s'était terminée par la reconnaissance par le tribunal administratif de Toulon d'un niveau de nuisance « *intolérable* » pour la population, la suspension des arrêtés préfectoraux et la responsabilité de l'Etat pour « *carence fautive* », contournement des règles applicables en matière d'hélicoptères prévues à l'article 6 de l'arrêté du 6 mai 1995.

C'était un brin d'espoir enfin obtenu, grâce à la Justice, pour la commune de Ramatuelle et pour les associations de défense des riverains et de l'environnement.

Malheureusement, après la publication de la récente loi du 21 février 2022, « *relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale* », il a fallu constater l'abandon pur et simple par l'Assemblée Nationale de l'amendement proposé par la commune pourtant adopté en première lecture par le Sénat. Cet amendement aurait permis à la communauté de communes de définir un schéma de desserte hélicoptée adapté au territoire vécu.

Pourtant, l'adoption de la loi « *Climat et Résilience* » il y a quelques mois à peine avait bien mis un nouveau coup de projecteur sur les conséquences des transports fortement émetteurs de gaz à effet de serre, tel l'hélicoptère, sur le dérèglement climatique, obligeant les communes littorales, dont Ramatuelle, à réaliser une cartographie des parties de son territoire sacrifiées par la montée des eaux.

La révision d'une réglementation nationale, en grande partie obsolète, bénéficiait de tous les éclairages possibles pour entrer dans le cercle vertueux de la décroissance des gaz à effet de serre, de la protection de la santé des populations contre la pollution sonore et de la préservation de la biodiversité.

Il n'en est rien.

Le dernier rapport du Groupe d'Experts intergouvernemental sur l'évolution du climat publié le 28 février 2022 signale que l'étendue et l'ampleur des impacts du changement climatique sont plus importants que ceux estimés dans les évaluations précédentes. Hélas, dans un tel contexte, la lecture attentive des textes soumis à la consultation confirme la volonté de l'État de créer le plus grand héliport multipiste d'Europe sur la presqu'île de St-Tropez.

« *L'exception notable de la presqu'île de Saint-Tropez* »

Lorsque cet Etat modifie la réglementation, c'est manifestement sous la dictée du lobby des compagnies d'hélicoptères. Le rapport de présentation des projets de textes est explicite : « *les autorités de l'État ont cherché à concilier un besoin très important de transport public par hélicoptère à la demande, principalement en période estivale (...)* ». Il s'agit à l'évidence de faire sauter tous les verrous qui pouvaient gêner un tant soit peu l'exploitation du juteux marché de la Presqu'île de St-Tropez sans aucun égard pour la souffrance de la population : « *l'exception notable de la presqu'île de Saint-Tropez sur laquelle les règles en vigueur se sont révélées inadaptées pour encadrer le transport par hélicoptère* ».

Enfin, loin du droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain reconnu par la loi le 24 décembre 2019, les projets de textes consacrent un régime dérogatoire en attribuant cette fois-ci au préfet une compétence pour continuer à contourner les règles qui encadrent la création d'hélicoptères, et notamment se passer d'étude d'impact.

La mécanique, condamnée par la Justice, resterait ainsi la même sans prendre en compte ni la pollution sonore, ni les dangers encourus par la population, ni les « *critiques tant des riverains que des élus locaux* ».

A la lecture des projets de textes, leur obsolescence programmée apparaît sans difficulté :

- L'imprécision de la déclaration préalable à effectuer : à chaque utilisation ? en désignant la parcelle cadastrale et le propriétaire ? en fournissant un plan de situation précis à quelle échelle ?
- Le danger, la nuisance la pollution sonore absents parmi les motifs d'interdiction de l'hélicoptère dont l'usage doit seulement être « conforme » ;
- Une amende ridiculement faible au regard des chiffres d'affaires réalisés ;
- L'absence de définition physique de l'« hélicoptère » (au contraire de ce que prévoyait il y a quelques années une circulaire vite abrogée : 300 mètres de diamètre pour « une hélicoptère », donc un espacement de 300 mètres entre deux hélicoptères). Ce flou organisé permettrait comme par le passé de riper de quelques mètres pour devenir une « autre hélicoptère » et contourner à volonté le plafond des 200 mouvements annuels « par « hélicoptère ».

Il n'y a toujours personne dans la tour de contrôle

Etonnamment, la révélation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique a conduit le législateur à reconnaître le droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets mais surtout à faire de l'État le garant de l'exercice de ce droit. Il doit en être de même en matière de pollution sonore.

La transparence sur le nombre de vols demeure un préalable indispensable pour que la presqu'île de St-Tropez ne soit plus soumise à ce qui ne doit plus être considéré comme une simple « nuisance » mais une véritable pollution, un véritable danger pour les populations et l'environnement.

Les projets de textes aggraveraient pourtant la situation. Tenant compte du cruel manque de l'Etat en personnels de surveillance et de contrôle, entérinant comme normale l'absence de données fiables sur le nombre de vols « *qui sont souvent manquantes pour assurer un contrôle efficace des hélicoptères* », ces projets ne prévoient aucun autre moyen de « contrôle » que la simple déclaration des opérateurs et une aggravation chétive des sanctions. D'où la perpétuation d'une ignorance effarante par les pouvoirs publics compétents du véritable volume de « trafic hélicoptère », que les constats d'huissiers réalisés par la commune ont déjà permis de dénoncer.

Mais aujourd'hui, ces graves insuffisances sont partagées par l'ensemble des élus de la communauté de communes. Ils l'ont exprimé en signant tous un courrier adressé au sous-préfet de Draguignan le 15 février 2022.

Ramatuelle n'est plus seule et exercera sa responsabilité à l'égard de sa population autant que de ses entreprises qui souffrent de la dégradation de leur environnement sonore ●

Le 03 mars 2022 à Ramatuelle

Le Maire,
Roland BRUNO



Manon Aubier
Chargée de Communication
Cabinet du Maire
Web www.ramatuelle.fr



Contacts : 06 50 58 46 47 / 04 98 12 66 65
Mail : service.communication@mairie-ramatuelle.fr