



COMMUNE
DE
RAMATUELLE

Tél : 04 98 12 66 66
info@mairie-ramatuelle.fr
www.ramatuelle.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté – Égalité – Fraternité

Ramatuelle, le - 6 MARS 2023

Le Maire de Ramatuelle

à

Monsieur le Président
Communauté de communes du Golfe
de St-Tropez
2 Rue Blaise
83310 COGOLIN

N° 78/2023 CAB.GM/MM

Objet : Elaboration d'un schéma de desserte hélicoptéré du territoire communautaire

P.J : mentionnée

Par courriel (contact@golfedesainttropez.fr)

Affaire suivie par le Cabinet du Maire

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la réflexion que nous avons engagée en vertu de la nouvelle compétence de notre Communauté de communes, j'ai le plaisir de vous adresser sous ce pli une contribution à l'élaboration du futur schéma de la desserte hélicoptérée du territoire communautaire.

Il m'a semblé en effet utile, après toutes les discussions que nous avons eues à ce sujet et compte tenu de l'exposition particulière du territoire de Ramatuelle à l'impact de la pollution sonore dû aux hélicoptères, de préciser l'analyse, le diagnostic et les propositions que je souhaite partager avec vous et avec nos collègues représentant les autres communes.

En substance, sur la base d'informations complètes que nous peinons à obtenir en dépit des dispositions légales qui leur confèrent un caractère public, j'espère que nous parviendrons à organiser ce mode de déplacement afin qu'il devienne compatible avec les objectifs que nous nous sommes fixés pour l'aménagement de notre territoire communautaire, au bénéfice de la santé, de la qualité de vie de nos populations et de la réussite économique durable que nous visons à travers notre slogan : « un territoire d'exception ».

Je me réjouis de pouvoir prolonger avec vous cette recherche du bon équilibre dans cette problématique des plus sensibles

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Très cordial

Le Maire,

Roland BRUNO





Mairie de Ramatuelle

**NOTE RELATIVE A L'ELABORATION D'UN
SCHEMA DE LA DESSERTE HELIPORTEE
DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES
DU GOLFE DE ST-TROPEZ**

PREAMBULE : LA CONNAISSANCE DU TRAFIC HELIPORTE

L'élaboration par la communauté de communes d'un projet de schéma de la desserte héliportée découle d'un amendement présenté le 7 juillet 2021 par Mme Françoise Dumont, sénatrice du Var et un groupe de sénateurs, sur une suggestion de la commune, lors de la discussion au Sénat du projet de loi « *Différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification* ».

Au vu de la prolifération des mouvements d'hélicoptères, dans des conditions échappant manifestement au contrôle effectif des services compétents de l'Etat, avec des nuisances qualifiées d'inacceptables par le juge lui-même, la commune a estimé nécessaire que l'usage de ce mode de déplacement puisse être organisé à l'échelle d'un territoire, comme c'est le cas pour d'autres infrastructures de transport.

Il n'est pas inintéressant de rappeler à ce sujet que sont désormais instaurées en France des « *Zones à Faible Emission mobilité* » interdisant la circulation des véhicules terrestres les plus polluants. Un hélicoptère est à l'origine d'émissions polluantes considérablement supérieures à celles du plus polluant des véhicules terrestres, sa pollution en gaz à effet de serre et particules étant aggravée par une pollution sonore particulièrement forte et pénible pour le territoire exposé.

Or, la réalité du trafic héliporté est encore inconnue sur l'année civile. Cette lacune dans la production d'informations pourtant *accessibles de droit par le public* interroge également en matière de sécurité publique et de contrôle des frontières en Méditerranée, qu'il s'agisse de la posture Vigipirate dans le contexte de menace terroriste qui demeure à un niveau élevé, ou du narcotrafic. Preuve de cette grave lacune dans la surveillance malgré le régime déclaratif révisé, l'Association *Ciel Calme pour Ramatuelle et ses environs* (CCR), utilisatrice du système de multilatération de la société *Jet Vision*, a répertorié en 2022 des nombres d'hélisturfaces et de mouvements héliportés considérablement plus importants que ceux répertoriés par les services de l'Etat.

S'il n'existe aucun dispositif réglementaire de comptage propre aux hélisturfaces, la mise en œuvre effective des dispositions légales établissant *le droit d'accès du public aux informations relatives à l'environnement* permettrait aux différents acteurs de l'aménagement du territoire de disposer d'un état des lieux sur la réalité du trafic héliporté, indispensable pour analyser le flux, établir un diagnostic du besoin et élaborer les propositions à mettre en place en termes de schéma de desserte héliportée.

Ceci étant posé, l'organisation de la desserte héliportée doit prendre en compte un certain nombre de paramètres incontournables, de façon à ce que le schéma puisse atteindre des objectifs devenus fondamentaux dans les codes de l'urbanisme, de l'environnement et de la santé publique.

Parmi ces paramètres, il faut citer :

- les caractéristiques de l'infrastructure « *hélistation* » ;
- la géographie du territoire communautaire ;
- l'économie du territoire communautaire.
- la réalité du trafic hélicopté.

I. Les caractéristiques de l'infrastructure « hélistation » :

Une hélistation ou aérodrome réservé aux hélicoptères constitue une infrastructure susceptible d'accueillir plusieurs milliers de mouvements d'hélicoptères, concentrés en deux mois d'été dans notre région touristique, soit une intensité mensuelle comparable à celle d'un grand aéroport.

Une hélistation génère un niveau d'impact sur l'environnement suffisamment important pour justifier une évaluation environnementale. Il s'agit d'une infrastructure présentant un caractère « *anomal* », c'est-à-dire selon la définition d'un dictionnaire usuel, une infrastructure procurant un service dont la consommation par la population générale est très peu fréquente, a un caractère très exceptionnel. C'est pour cela que toutes les communes de France ne disposent pas d'un aérodrome, ni d'une hélistation.

Dans ces conditions, la localisation d'une telle infrastructure implique d'opérer une sélection entre les différentes parties d'un territoire afin de parvenir à un choix approprié.

II. La géographie du territoire communautaire :

Le schéma de cohérence territoriale structure le territoire communautaire autour de deux pôles de développement qui sont Cogolin et Ste-Maxime, tout comme le schéma de cohérence territoriale prend acte de l'existence de grandes zones industrielles et d'importantes et anciennes infrastructures de transport, tel l'aéroport international de La Mole-St-Tropez.

Inversement, le schéma de cohérence territoriale entérine et renforce la protection du paysage et de l'environnement de Ramatuelle, site inscrit ou classé au titre du code de l'environnement, en partie inclus dans les périmètres d'un site Natura 2000, pour la baie de Pampelonne, et du Parc National de Port-Cros.

Le schéma de cohérence territoriale désigne de fait le territoire de Ramatuelle comme le poumon vert du territoire communautaire. Ce poumon vert procure au territoire communautaire les avantages d'un espace ayant conservé ses caractéristiques rurales et destiné à demeurer en l'état. Ces avantages sont utiles à la dynamique urbaine, démographique, économique, et au développement du reste du territoire communautaire qui en retire emplois et chiffres d'affaires.

En toute logique, ce n'est pas sur le territoire de Ramatuelle que l'on planterait des cimenteries, blanchisseries industrielles, chantiers navals, casses automobiles, usines de câbles, etc., comme il s'en trouve dans les zones industrielles du territoire communautaire.

Il ne peut qu'en aller de même pour la pérennisation des « *hélisurfaces commerciales* » ou la création d'une hélistation dont l'exploitation engendre et engendrerait, dans un espace rural particulièrement calme, une émergence sonore d'un niveau incompatible avec l'ensemble des protections qui s'y appliquent. A cet égard, la « *solution* » des hélicoptères électriques ou aéronefs à décollage et atterrissage vertical n'en est pas forcément une. Il suffit pour s'en convaincre de se référer aux actes du « *Quiet Drones 2020* », tout premier congrès international consacré au bruit produit par les drones et les aéronefs à décollage et atterrissage vertical, coorganisé par le Centre d'information sur le bruit en octobre 2020.

Pour autant, il n'est pas plus question de faire supporter aux communes de l'arrière-pays, en particulier celles qui accueillent déjà une hélistation ou un aéroport, un report de la pollution sonore au détriment de leur population.

C'est bien une décroissance globale des déplacements par hélicoptère que le schéma de la desserte héliportée doit organiser au bénéfice de l'ensemble du territoire communautaire, en cohérence avec l'enjeu de santé publique désormais bien documenté que constitue la prévention de la pollution sonore, outre l'enjeu planétaire de prévention du dérèglement climatique qui se justifie plus encore dans notre territoire exposé, aux inondations, à la sécheresse, aux mégas feux de forêt et au recul du trait de côte.

III. L'économie du territoire communautaire :

La qualité de l'environnement du territoire de Ramatuelle contribue à l'attractivité du territoire communautaire auprès d'une gamme de touristes essentielle pour le succès économique d'une grande partie des entreprises locales, qu'il s'agisse de l'hôtellerie, du bâtiment et des travaux publics, du jardinage, de la plaisance ou des services de conciergerie.

C'est ainsi que dans la baie de Pampelonne plus de 250 unités de plaisance supérieures à 24 mètres mouillent chaque après-midi durant l'été, tandis que plus de 8 000 repas sont servis chaque jour dans les établissements de plage.

La pollution sonore inacceptable générée par les mouvements d'hélicoptères, aujourd'hui liée à l'exploitation des hélisurfaces dites « *commerciales* », a commencé à dégrader l'attractivité du territoire de la Presqu'île : cf. les alertes réitérées à ce sujet de plusieurs agences immobilières historiques de St-Tropez, et un nombre conséquent de lettres de doléances émanant de propriétaires de résidences secondaires installés de longue date. Il en a résulté la mobilisation de tout un ensemble d'associations, et la création de l'Association Ciel Calme pour Ramatuelle et ses environs (CCR).

La création d'une hélistation sur le territoire de la commune ne pourrait qu'aggraver encore cette dégradation de la qualité de vie, ce qui à terme serait particulièrement préjudiciable à l'économie du territoire communautaire. Il faut tenir compte à ce sujet de l'*effet domino* qui résulte des ventes par les résidents secondaires découragés à des groupes investisseurs qui les transforment en locations de vacances, avec une exploitation essentiellement en été où elles ont tendance à se transformer en boîtes de nuit clandestines, et les nuisances que cela comporte pour un voisinage ainsi déstabilisé... et plus encore poussé à la vente.

Une interdiction des « *hélisurfaces commerciales* » - détournement de la réglementation imposant l'usage occasionnel - et une réduction plus globalement du trafic des hélicoptères ne nuiraient en rien à l'économie du territoire communautaire qui ne dépend pas de quelques dizaines de passagers quotidiens sans bagage et sans nuitée (à rapprocher des plus de 8000 repas servis chaque jour sur la seule plage de Pampelonne, pour ne prendre que cet exemple).

A l'inverse, si le raisonnement porte sur l'économie, il nous faut tenir compte de l'intérêt fondamental que représente la population des résidents secondaires (ou *en temps partagé*) et des clients de l'hôtellerie.

IV. L'impossible analyse du trafic héliporté sur l'année civile

Sur les conditions d'analyse des survols, l'*Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires* a relevé qu'un comptage a été réalisé en 2019, sur une période limitée, à partir des données radar et du logiciel de visualisation des trajectoires ELVIRA. L'administration de l'aviation civile estime quant à elle ne pas disposer des moyens humains nécessaires pour l'analyse des résultats de ce comptage mais, dans le même temps, suspend curieusement tout nouveau comptage et s'oppose tout aussi curieusement à

la réutilisation des informations environnementales consolidées par la société Aéroport Côte d'Azur – pourtant liée par un marché avec la communauté de communes...

La situation est d'autant plus préoccupante qu'actuellement l'unique moyen de décompte des mouvements hélicoptérés sur l'année civile serait le relevé hebdomadaire des vols et l'information adressée (sans doute aléatoirement) à la police de l'air et des frontières (PAF). En effet, le document transmis par la Sous-préfecture, à l'issue de la saison estivale 2022, qui comporte le nombre de mouvements par hélicoptère déclarée sur la commune de Ramatuelle (3018), semble avoir été consolidé exclusivement à partir du relevé hebdomadaire des déclarations reçues par la police de l'air et des frontières (la brigade de police aéronautique de la direction zonale de la police de l'air et des frontières doit centraliser, depuis 1995, les déclarations d'utilisation des hélicoptères et constituer une base de données de chaque déclarant à jour afin de connaître l'identité de l'utilisateur comme le lieu d'utilisation de chaque hélicoptère).

Or, l'association *Ciel Calme pour Ramatuelle* a pu signaler, dès la fin juin 2022, d'importants dépassements du seuil annuel des 200 mouvements par hélicoptère - sollicitant la fermeture des hélicoptères concernés et l'application des sanctions administratives avant même la présence du détachement de la Gendarmerie du Transport Aérien de Nice sur le poste provisoire du Golfe de St Tropez. A l'issue de la saison, elle a identifié des hélicoptères non déclarés dont une comprise dans le périmètre d'une hélicoptère commerciale. L'association a également relevé la méconnaissance d'interdictions d'utilisation. Le 27 octobre 2022, une liste consolidée des hélicoptères et des mouvements irréguliers a été transmise au Sous-préfet.

Dans ces conditions, la surveillance par l'Etat ne semble pas effective malgré le décloisonnement tardif et progressif de ses différents services opérationnels (GTA, DSAC, brigade de police aéronautique de la direction zonale de la PAF). Force est d'observer au passage que dans un domaine aussi sensible que le transport aérien, qui plus est sur la frontière Sud de l'Europe, au-dessus d'un pôle mondial de tourisme très densément fréquenté et à très forte notoriété, au-dessus d'espaces naturels remarquables du littoral, il est paradoxal que des particuliers, bénévoles, parmi lesquels des ressortissants d'autres pays de l'Union, soient amenés à se substituer à l'Etat français et à supporter sa carence sur leurs deniers personnels.

La situation créée porte une atteinte grave au droit reconnu à tous par la législation d'accéder à l'information relative à l'environnement, qui implique d'élaborer un document comportant les informations sollicitées, comme l'a rappelé encore récemment la commission d'accès aux documents administratifs¹.

En conclusion :

L'élaboration d'un schéma de desserte hélicoptérée doit permettre d'insérer le mode de déplacement par hélicoptère dans le cadre d'un aménagement rationnel et soutenable du territoire communautaire, « *territoire d'exception* ».

Suivant cette logique, le schéma de la desserte hélicoptérée devra mettre en œuvre les orientations affichées par l'Etat au plan national dans le domaine du transport, en termes de protection de la santé humaine, de sobriété des déplacements, de respect des accords internationaux souscrits par la France

¹ Avis conseil favorable du 8 septembre 2022, CADA n°2022-4520 ; Avis favorable du 13 octobre 2022, CADA n°2022-5552 ; Avis favorable n°2021-6087 du 16 décembre 2021 ; Avis favorable n°2021-5964 du 25 novembre 2021 ; Avis favorable n°2021-5628 du 4 novembre 2021.

en matière de prévention du dérèglement climatique, de préservation de la biodiversité, et plus généralement de protection de l'environnement notamment sonore.

Il s'agira donc, à titre transitoire, de solliciter une interdiction provisoire de l'utilisation de certaines hélisurfaces commerciales et grâce au schéma de la desserte héliportée de ramener l'usage de ce mode de déplacement à un niveau plus acceptable :

1. en garantissant l'accès et la diffusion des informations relatives au trafic héliporté ;
2. en organisant une décroissance globale du nombre de mouvements d'hélicoptères ;
3. en obtenant une réduction sensible de la pression de ce trafic sur toutes les parties du territoire communautaire ;
4. en évitant notamment un report de la pollution sonore sur les plateformes existantes ou l'arrière-pays.

Toutefois, il est permis de se poser la question : comment élaborer un schéma de la desserte héliportée sans connaître la réalité des déplacements par hélicoptère dans le territoire à aménager ?

GM/AP/LG
28.02.2023