

Association CCR

Pr. Dirk Wiechmann
9, Av. des Lauriers Roses
83350 Ramatuelle
Email : cielcalmeramatuelle@gmail.com

M. Patrice VERGRIETE

Ministre délégué chargé des
Transports
Ministère de la Transition
écologique et de la Cohésion
des territoires
246 Boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Paris, le 2 avril 2024

Dossier : Nuisances hélicoptères dans le Golfe de St-Tropez

Lettre recommandée avec accusé de réception

Copie du courrier adressée à :

- *Monsieur Damien Cazé, Directeur Général de l'Aviation Civile*
- *Monsieur Gilles Leblanc, président de l'ACNUSA*

Monsieur le Ministre,

Par la présente, nous souhaitons attirer votre attention sur les graves pollutions générées par les hélicoptères et subies par les résidents des communes de la presqu'île du Golfe de Saint-Tropez (dont la commune de Ramatuelle) depuis plus de 10 ans. Ces pollutions s'entendent comme étant des nuisances sonores, des atteintes à l'environnement et à la sécurité du territoire.

La carence manifeste des pouvoirs publics dans la gestion de ce dossier, relevée à plusieurs reprises par la juridiction administrative, perdure à ce jour. En conséquence, dans une période où la transition écologique est une priorité pour votre gouvernement, Il nous apparaît important de vous alerter personnellement sur la situation actuelle de ce dossier, et solliciter votre intervention Nous serions heureux d'avoir un entretien avec vous, et certains de vos services si vous le jugez nécessaire, afin de vous en exposer les enjeux.

L'association que nous représentons, à savoir l'Association Ciel Calme pour Ramatuelle et ses Environs (« Association CCR ») est mobilisée sur ce sujet des nuisances causées par les hélicoptères dans le Golfe de St-Tropez. L'Association CCR a entrepris un certain nombre d'actions amiables et judiciaires, dont certaines ont abouti avec succès et d'autres sont en cours auprès du tribunal administratif de Toulon d'une part et de la Commission européenne d'autre part. Par ailleurs, le tribunal judiciaire de Draguignan a été saisi aux fins d'indemnisation sur le fondement du trouble anormal de voisinage contre des

propriétaires d'hélicoptères et la juridiction a accueilli favorablement ces demandes par deux jugements en date du 6 mars 2024.

En premier lieu, pour rappel du contexte, le trafic d'hélicoptères s'est multiplié de façon démesurée dans le Golfe de Saint-Tropez depuis 10 ans, atteignant 23.000 mouvements d'hélicoptères sur la presqu'île en 2019, dont 18.400 mouvements sur une période de 3 mois (mi-juin à mi-septembre). Ce trafic pouvait alors représenter plus que 100 survols par jour pour les résidents et de trop nombreux atterrissages et décollages quotidiens pour les résidents à proximité des zones de dépose. La presqu'île de Saint-Tropez est ainsi devenue au fil des ans, subrepticement et en toute illégalité, l'un des plus importants (voire le plus important) héliports multipistes de France, et ce, en méconnaissance de la réglementation.

Face aux protestations des habitants de la presqu'île et de certains de leurs élus, et conscientes que la réglementation était insuffisante, les autorités ont défini en 2022 une nouvelle réglementation nationale et préfectorale.¹ Une consultation publique avait été organisée en amont de l'édition de cette nouvelle réglementation. Nous pouvons cependant regretter l'absence de prise en compte de la majorité des observations formulées par les parties prenantes, démontrant que les procédures de consultation avaient été organisées dans le seul but de respecter l'obligation formelle de consultation. Les arrêtés et décrets ont ainsi été publiés sans modification substantielle par rapport aux projets de textes.

Pour autant, une amélioration de la situation a pu être constatée à partir de l'année 2023. Selon les données DGAC, 6 140 mouvements d'hélicoptères ont été répertoriés sur la presqu'île de Saint-Tropez pour les seuls mois de juillet et août 2023, soit une baisse de 16% par rapport au trafic 2022. Il convient néanmoins de rappeler qu'à cette période, le contexte économique et de marché du secteur du transport commercial hélicoptère a été bouleversé par la création de la société BLADE France, notamment celui de la réservation en ligne, détenu jusqu'ici par les principaux opérateurs historiques. Bien qu'une amélioration des nuisances doive être soulignée, les résultats sont encore bien loin de la déclaration faite le 23 mai 2023 sur France Inter par votre prédécesseur Clément Beaune (déclaration reprise par ce dernier le même jour sur twitter) selon laquelle il souhaitait « *une réduction des rotations d'hélicoptères de 80% dans la presqu'île de Saint-Tropez* ».

Le 24 janvier 2024, la DGAC et la sous-préfecture de Draguignan ont présenté aux différentes parties prenantes (notamment les municipalités concernées, sociétés d'hélicoptères et les associations de riverains) leur plan d'actions dans ce dossier. Conscientes des risques environnementaux et sécuritaires, tels que détaillés ci-dessous, les autorités ont indiqué vouloir augmenter les contrôles. Cette évolution, bien que positive, demeure néanmoins insuffisante pour parvenir à une

¹ Un arrêté interministériel du 24 avril 2022 a modifié l'arrêté du 6 mai 1995 relatifs aux aérodromes et aux emplacements utilisés par les hélicoptères. Un décret du 27 avril 2022 a modifié les dispositions relatives à l'atterrissage et au décollage des aéronefs hors des aérodromes. De plus, un nouvel arrêté préfectoral a été publié le 22 juin 2022 afin de décliner les nouvelles mesures nationales. Cet arrêté préfectoral de 2022 a été modifié concernant 3 dispositions dans un nouvel arrêté préfectoral en date du 10 août 2023.

situation acceptable dans le Golfe, et c'est dans ce cadre que nous sollicitons votre intervention.

Il convient notamment de souligner en effet :

- Le maintien dans la Presqu'île de Saint-Tropez d'un nombre inacceptable d'hélicoptères commerciaux qui se sont multipliés et concentrés (à Ramatuelle : de 6 en 2021 à 12 en 2023) en sus des hélicoptères privés. La création d'hélicoptères repose encore uniquement sur un système déclaratif à la sous-préfecture, sans évaluation d'impact ni réel contrôle. Pour exemples, les interdictions d'utilisation de certaines hélicoptères à usage commercial en raison de dangers manifestes pour la sécurité publique prononcées en 2023, étaient déjà identifiées en 2022 (notamment l'hélicoptère dénommée « *Minguez* » à proximité de la route départementale n°93 particulièrement fréquentée et « *Rinaudo* » à proximité immédiate d'une habitation) ;
- La volonté anachronique sans cesse rappelée par certaines autorités de créer des hélicoptères sur la Presqu'île. Derrière l'apparente simplicité de la proposition, comparable à celle des fausses évidences, l'objectif poursuivi est de figer le trafic actuel, déjà à un niveau intolérable et permettre une augmentation du trafic au mépris des riverains, des équilibres économiques du territoire, des actions des élus locaux en matière de transition écologique et énergétique qui sont conduites en cohérence avec les objectifs environnementaux régionaux, mais aussi en contradiction des objectifs nationaux et internationaux (SRADDET) ou encore du projet du 10^{ème} Parc naturel régional Maures-Esterel, soutenu par les services de l'Etat ;
- Un système de surveillance et de contrôle substantiellement insuffisant pour assurer sur toute l'année le respect de la réglementation en vigueur par les propriétaires d'hélicoptères et par les sociétés opérateurs d'hélicoptères. En effet,
 - o D'une part, le système de comptage des mouvements permet uniquement de répertorier les mouvements sur les mois de juillet et août, alors que le trafic s'étend sur toute l'année, avec une intensification sur les mois de mars à octobre. Sur ce sujet du comptage, il convient de vous préciser que le seul système existant fiable de comptage du trafic en temps réel dans le Golfe, et opérationnel tout au long de l'année, a d'ailleurs été mis en place et financé depuis 2 ans, par l'association CCR, pour palier à la carence de l'Etat dans la mise en place d'un tel système. Il est ainsi regrettable que des outils de contrôle relevant en principe du domaine régaliens doivent être financés par des intérêts privés.
 - o D'autre part, les autorités (DGAC, GTA, PAF) envisagent de procéder à des contrôles aléatoires sur l'année et de prévoir trois gendarmes en permanence sur les mois de juillet et août. Or, la présence de trois gendarmes seulement pour contrôler 108 hélicoptères sur le Golfe de Saint-Tropez ne peut raisonnablement permettre un contrôle effectif.

- La suppression de « *l'Observatoire* », instance *ad hoc* de dialogue avec les services de l'Etat.
- L'information sur la réglementation applicable et sur la réalité du trafic hélicoptère demeure encore fragmentaire et inaccessible au public sur le site internet de la Préfecture du Var empêchant sa participation au processus décisionnel alors que l'accès à l'information environnementale est censé bénéficier d'un régime particulier de plus grande transparence.

Chaque mouvement génère une nuisance liée au survol et une autre liée à l'atterrissage puis au décollage, et ce, au-dessus d'une zone devenue fortement urbanisée, de sorte que cette situation continue de représenter :

- **Des risques sécuritaires**, engendrés par ces vols en grand nombre, en VFR, avec des trajectoires libres au décollage et à l'atterrissage sur des zones non balisées et non répertoriées, au-dessus d'un pôle mondial du tourisme, notamment la plage de Pampelonne, dans un contexte de menace terroriste qui demeure à un niveau élevé et d'un territoire majoritairement boisé, exposé aux risques de feux de forêt comme ce fut le cas en août 2021 ;
- **Des nuisances sonores substantielles**, insupportables pour les résidents (telles que confirmées par plusieurs constats d'acousticien effectué sur des sites distincts dans le Golfe de Saint-Tropez) ;
- **Une atteinte au droit de propriété et à la vie privée des résidents** et une situation permanente de stress ;
- **Des atteintes graves à l'environnement** générées notamment par les vols à basse hauteur sur des zones fortement habitées et/ou protégées où l'ambiance sonore est calme. Ces atteintes sont d'autant plus inacceptables qu'elles sont concentrées et localisées dans la corniche du Var, reconnue comme une zone protégée française et européenne, comportant des sites inscrits et classés, dans le périmètre du plus ancien parc européen : le Parc national de Port-Cros, au-dessus d'espaces naturels remarquables du littoral. L'unique schéma d'aménagement de plage de France, modèle d'adaptation de l'économie littorale au changement climatique et de restauration de la biodiversité, vise spécialement à atténuer les nuisances sonores sur la plage de Pampelonne et les espaces qui lui sont proches.

En second lieu, et au regard des éléments précités, nous souhaitons une action urgente de l'Etat pour la saison 2024, qui débute en ce mois de mars, afin que les risques sécuritaires, les atteintes à l'environnement et les nuisances sonores ne se répètent. Pour ce faire, les mesures suivantes nous semblent opportunes et devraient être mises en œuvre dès maintenant :

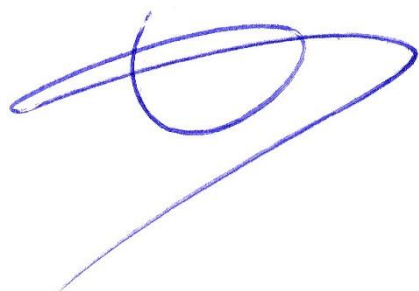
- **L'instauration par la DGAC d'un espace aérien contrôlé sur le Golfe de Saint-Tropez.** Cet espace fixerait la hauteur minimale de transit au-dessus de la zone. Et tout aéronef pénétrant et sortant de l'espace aurait l'obligation de s'identifier et de déclarer son point de destination ;
- **La mobilisation de davantage de moyens matériels et humains pour assurer un contrôle effectif de la réglementation dans le Golfe.** D'une part, la mise en place d'un système de comptage des mouvements d'hélicoptères sur toute l'année (et non uniquement sur les deux mois d'été) permettrait de vérifier le respect des limites réglementaires. D'autre part, un nombre plus important de gendarmes affectés au contrôle du trafic héliporté dans le Golfe est essentiel pour permettre un contrôle effectif. De plus, le contrôle des hauteurs de survol de 3300 ft pour les agglomérations du Golfe de Saint-Tropez, telles que décrites sur la carte OACI est nécessaire. Une révision de la carte OACI s'impose d'ailleurs afin qu'elle soit adaptée à la réalité immobilière et environnementale ;
- **L'interdiction de l'usage commercial des hélisurfaces** qui est à l'évidence incompatible avec le caractère « occasionnel » d'une aire de poser sommaire et une utilisation des hélisurfaces limitée exclusivement aux vols bénéficiant directement aux ayants droits de la propriété où sont établies ces hélisurfaces. Par ailleurs, l'Etat se doit d'être vigilant au regard du contournement des limites réglementaires de mouvements par certains propriétaires, en déplaçant en cours d'année leur hélisurface d'une faible distance et en les renommant, comme cela a été scandaleusement le cas ces dernières années, avec la complicité des autorités préfectorales du Var ;
- **Une modification de la réglementation en vigueur précitée.** En effet, outre une mise en conformité de la réglementation avec le code de l'environnement et le droit européen, il est notamment essentiel que la réglementation tienne dorénavant compte du cumul du nombre d'hélisurfaces au sein d'une même zone afin de définir le nombre de mouvements autorisés. Nous comptons par ailleurs sur une bonne collaboration entre la DGAC et l'ACNUSA sur le contrôle du trafic et que les infractions aux règles environnementales soient revues à la hausse pour renforcer leur caractère dissuasif. Nous rappelons à titre d'exemple qu'en zone de montagne, la réglementation relative aux mouvements d'hélicoptères et les sanctions sont bien plus lourdes et donc dissuasives.
- **Garantir l'accès à une information fiable sur le trafic héliporté**, préalable indispensable à l'élaboration d'un schéma de desserte héliportée – incluant les aérodromes existants (hélistation de Grimaud et Aéroport du Golfe de St Tropez).

Au regard de la priorité de la transition écologique, et des constats d'évènements dangereux liés à un trafic trop important sur une zone fortement habitée et protégée, nous sollicitons la mobilisation de votre Ministère et de vos services associés pour s'assurer de la préservation de l'environnement, de la diminution des nuisances sonores et de prévenir tout accident d'hélicoptères pouvant entraîner des conséquences dramatiques.

Notre association reste mobilisée sur ces sujets et est à votre disposition pour échanger, à votre convenance, sur cette problématique majeure, afin qu'en ce début de saison 2024 les mesures adéquates soient entreprises.

Vous remerciant par avance pour l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Pr. Dirk Wiechmann
Président
Association CCR

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.