

Note de présentation générale du nouveau dispositif de desserte en hélicoptères de la Presqu'île de Saint Tropez.

(Version finale du 14 août 2018)

L'objet de la présente note est de présenter de manière globale le nouveau dispositif de desserte de la Presqu'île de Saint Tropez en hélicoptère.

1/ Préambule

Le jugement du tribunal administratif de Toulon du 15 février 2018 conduit à revoir le dispositif des infrastructures au sol permettant d'assurer la desserte en hélicoptères de la Presqu'île de Saint Tropez, notamment pendant la période estivale. Le juge a annulé l'arrêté préfectoral de 2017 fixant les restrictions particulières d'utilisation des hélisurfaces « responsables » en tant qu'il ne prescrivait pas un plafond annuel de 200 mouvements pour chaque hélisurface et a enjoint le préfet du Var à prendre un nouvel arrêté fixant ce plafond.

Cela amène à prévoir, dès 2018, la création de 4 hélistations, infrastructure normée, pour remplacer l'actuel dispositif de desserte constitué d'un réseau de 10 hélisurfaces réparties sur les communes de Ramatuelle, Saint Tropez, Gassin et Cogolin, tout en conservant le même niveau de trafic qu'en 2017 (6200 mouvements sur les 9 semaines de la période estivale) et la même clé de répartition de ce trafic par commune, en accord avec les maires concernés.

Les 2 cartes en annexes présentent d'une part les hélisurfaces utilisées en 2017 et d'autre part les 4 hélistations projetées en indiquant le niveau de trafic réalisé ou prévu avec les trajectoires d'arrivée et de départ associées.

2/ Présentation du dispositif préfectoral actuel ayant permis de construire une desserte équilibrée :

Après la fermeture en 1998 de l'hélistation du Pilon à Saint-Tropez, les exploitants d'hélicoptères placés dans un contexte de forte concurrence, se sont organisés à poursuivre leur activité à partir d'hélisurfaces. Il s'est opéré un développement anarchique des hélisurfaces au mépris bien souvent du cadre de vie des riverains (une cinquantaine d'hélisurfaces recensée en 2005). Suite aux multiples interventions des maires de la Presqu'île, de riverains et d'associations mécontents de cette situation, et la médiatisation récurrente de ce mécontentement, l'autorité préfectorale a décidé dès 2001 de réglementer l'utilisation de ces hélisurfaces.

A partir de 2009 et jusqu'à aujourd'hui, un dispositif spécifique très encadré a été mis en place, à titre transitoire dans l'attente d'une solution pérenne comme la réouverture ou l'ouverture d'une hélistation. Les éléments clefs de cette réglementation applicable sur 5 communes, reconduite annuellement depuis 2009, sont :

- Un « couvre-feu » : l'utilisation de certaines hélisurfaces est interdite de jour pendant certains créneaux horaires et totalement interdite la nuit ;
- Une limitation du nombre journalier de mouvements de chaque hélisurface en concertation avec les maires, sur la base des déclarations déposées par les opérateurs auprès des services de l'Etat ;
- Une limitation du nombre d'hélisurfaces utilisées à des fins de desserte en transport public de la presqu'île, dénommées « hélisurfaces responsables ». La liste des hélisurfaces responsables est fixée annuellement par arrêté préfectoral, sur proposition des exploitants d'hélicoptères, après avis notamment des maires concernés, des associations de riverains et des services de l'Etat (PAF, GTA, DSAC). Elle permet de canaliser l'activité aérienne sur la Presqu'île ;
- La définition par les exploitants de trajectoires d'arrivée et départ pour chacune des hélisurfaces responsables desservies, de manière à limiter l'emprunte au sol sur les zones habitées, qu'ils s'engagent à respecter ;
- Un mécanisme de concertation sous forme de réunions appelées « observatoire » deux fois par mois associant les 5 élus, les associations de riverains désignées, les opérateurs concernés et les services de l'Etat pour échanger sur les pratiques observées afin de les améliorer.

Sur un plan « environnemental », le dispositif préfectoral en place a trouvé un point d'équilibre après plus de 10 ans d'échanges entre les parties, entre le besoin de desserte en hélicoptères de la Presqu'île et la prise en compte des préoccupations des associations de riverains. A travers la concertation régulière conduite avec les élus, les riverains

et les opérateurs, l'encadrement de l'exploitation des hélistructures permet de minimiser l'impact sonore de l'activité générée par les hélistructures, dans un contexte de trafic soutenu sur la période estivale.

3/ Dispositif global envisagé de création de 4 hélistations en 2018.

Dans le contexte rappelé en préambule et pour sortir de la limitation de trafic liée à l'utilisation d'hélistructures (200 mouvements annuels), la seule solution viable économiquement pour les opérateurs et réglementairement pour écouler un trafic équivalent à celui de 2017 consiste à créer des hélistations.

Dans le cadre d'un travail préparatoire, les maires concernés de la Presqu'île (Ramatuella, Saint Tropez, Gassin et Cogolin) ont donné leur accord pour la conversion de certaines hélistructures, identifiées pour leurs meilleures caractéristiques opérationnelles et environnementales, en hélistations. Cet accord est assorti de la condition que cette évolution de statut soit réalisée en conservant le même volume de trafic annuel et journalier et la même ventilation de ce trafic par commune qu'en 2017.

Il est convenu aussi que l'exploitation de ces infrastructures soit soumise à des restrictions éprouvées (nombre de vols quotidiens de mouvements, couvre feu,..) pour conserver les bénéfices des dispositions du régime actuel d'« hélistructures responsables ». Il appartiendra à chaque exploitant de s'assurer du respect de ces restrictions, sous le contrôle des services de l'Etat.

Un consensus a été trouvé sur le nombre et l'emplacement des sites appelés à accueillir les hélistations. Il est ainsi proposé de créer **quatre hélistations sur les sites de 4 hélistructures** responsables actuelles : La Mort du Luc (Cogolin), Belieu (Gassin), Le château de Pampelonne (Ramatuella) et Les hauts de la Rouillère (Ramatuella).

Le système des 4 hélistations envisagé repose à dessein sur des infrastructures (emprise et accès) qui ont été éprouvées par des années de pratiques des opérateurs et elles font l'objet d'une acception par les élus et les associations de riverains à travers les échanges réguliers dans les réunions des observatoires.

Toutefois, les délais d'instruction inhérents aux procédures de création et de mise en service des hélistations ne permettent pas de disposer dès le début de la saison été 2018 de ces infrastructures.

Dans l'attente de la mise en service des 4 hélistations envisagées, il est nécessaire de prévoir de manière transitoire la poursuite de la desserte en hélicoptère pour l'été 2018 à partir du réseau des 10 hélistructures responsables ayant fait consensus en 2017 dans un premier temps. La limitation à 200 mouvements conduira en seconde partie estivale 2018 de remplacer certaines d'entre elles par de nouvelles hélistructures qui seront choisies selon les critères retenus jusqu'à maintenant, respectueuses des aspects environnementaux.

Au fur et à mesure de la mise en service des 4 hélistations attendues et de leurs capacités physiques et environnementales d'absorption du trafic, le nombre d'hélistructures responsables sera réduit. En fonction du positionnement de chaque maire concerné, l'objectif sera de concentrer l'activité sur les hélistations créées et de restreindre fortement l'utilisation des hélistructures.

4/ Conditions de mise en œuvre demandées aux demandeurs de création d'hélistations sur le plan environnemental .

Depuis le 1^{er} janvier 2017, les constructions d'hélistations ne sont plus soumises à une étude d'impact environnementale systématique mais peuvent faire l'objet d'une procédure de demande d'examen au cas par cas (décret n°2016-1110 du 11 août 2016). Sur la base des éléments contenus dans cette demande, l'autorité environnementale décide s'il est nécessaire ou pas de soumettre le projet à la réalisation d'une évaluation environnementale.

Dans la perspective de disposer d'une ou plusieurs hélistations avant la fin de l'été 2018, il a été demandé aux porteurs de projet de retenir les projets qui répondent aux critères qualitatifs suivants :

- Qualité du traitement environnemental dans la perspective d'une demande d'un examen des dossiers au cas par cas
- Qualité opérationnelle du dossier technique n'engendrant pas des études techniques trop longues
- Respect des répartitions de trafic demandées par les maires

Pour répondre à ces 3 conditions et en particulier de minimiser le cumul des effets sur l'environnement de l'exploitation de l'ensemble de ces hélistations et hélistations (éloignement des sites entre eux, hors zone urbanisée,...), les opérateurs se sont coordonnés pour retenir les 4 sites suivants :

1. Cogolin : La Mort du Luc
2. Gassin : Belieu
3. Ramatuelle : Les Hauts de la Roullière
4. Ramatuelle : château de Pampelonne

Cependant, même si chacun des 4 dossiers d'hélistations précités peut faire l'objet d'une procédure d'examen au cas par cas, **dans la mesure où l'ensemble des dossiers concourent à la desserte de la presqu'île de Saint Tropez**, la démarche retenue vise à privilégier une approche globale de la desserte en hélicoptère de la presqu'île à partir d'hélistations, dans le prolongement de la ligne de conduite adoptée depuis 10 ans au travers des différents arrêtés préfectoraux pris pour réglementer cette activité.

Chaque dossier est constitué et porté par un opérateur destiné à devenir l'exploitant de l'hélistation préfectorale créée et qui devra assurer la maîtrise de son exploitation, y compris celles des autres usagers autorisés à la fréquenter en cas de mutualisation.

Pour viser une éventuelle dispense d'étude d'impact de la part de l'Ae, il est nécessaire de justifier l'absence d'impacts significatifs sur les points précisés ci-dessous. Ainsi **chaque dossier de demande d'examen au cas par cas doit contenir les précisions ou éléments d'information suivants** :

- la présente note générale visant à présenter la démarche générale et la recherche de l'absence d'impacts cumulés entre les différents dossiers, et qui comporte plusieurs annexes :
 - la liste des hélistations et hélistations existantes ou identifiées à venir (avec le nom des opérateurs correspondants) sur l'ensemble de la presqu'île,
 - deux cartes générales de localisation présentant respectivement les hélistations utilisées en 2017 et les hélistations et hélistations prévues en 2018, avec pour chaque infrastructure, les trajectoires des hélicoptères associées et le niveau de fréquentation journalier et annuel en termes de mouvements.
- le formulaire CERFA renseigné de manière à présenter un traitement « global » à l'Ae des dossiers d'examen au cas par cas et indique clairement
 - le nom du projet qui doit être identique pour tous les dossiers déposés : « Hélistations de la presqu'île de Saint Tropez »
 - le nom du sous-projet concerné (voir exemple 1, en annexe), sachant que chaque opérateur devra obligatoirement déposer un seul « sous-projet » par commune ;

Dans chaque dossier de cas par cas, la description du sous-projet vise à apporter la réponse à tous les aspects environnementaux suivants :

- L'éloignement du site proposé par rapport aux autres sites sur la presqu'île (préalable ci-dessus pour la sélection des dossiers présentés) ;
- La non proximité des habitations (2ème préalable pour la sélection des dossiers présentés) ;
- La maîtrise des nuisances sonores avec la présentation des trajectoires de décollage, atterrissage, altitudes et consignes moindre bruit pour chaque site (note d'impact sonore du dossier de création) ;
- La présentation des projections de vols :
 - par jour (en intégrant les règles déjà fixées par l'actuel arrêté préfectoral de couvre feu pour éviter les pauses méridiennes notamment),
 - par an pour respecter les valeurs admises par les populations en 2017 (retour des réunions de l'observatoire) et le cadre fixé avec les maires (accord de reconduire le trafic total de 2017 en respectant la répartition par commune) permettant de démontrer une maîtrise des mouvements sur chaque site (non accumulation) ;
- La présentation des infrastructures (en reprenant les pièces du dossier de création au titre de l'arrêté 1995) pour expliquer les transformations du site (site d'assiette de l'hélistation, voies d'accès,..) avec une appréciation des effets sur l'environnement et évaluer la destruction directe des milieux, y compris dans la phase chantier :
 - pour les impacts au sol, il est nécessaire d'avoir un état des lieux de chaque site (avec quelques photos caractéristiques du milieu) ;

- descriptif précis des travaux rendus nécessaires par la transformation de l'hélicoptère en hélistation, en intégrant si besoin les modifications de la desserte routière ou l'agrandissement de parkings. S'il n'y en a pas, il faut aussi le préciser.
- La prise en compte des incidences Natura 2000 :
 - renseignement du formulaire simplifié d'incidences Natura 2000 (disponible sur le site internet de la préfecture du Var ou sur celui de la DREAL) ;
 - carte identifiant le positionnement du projet par rapport aux zones Natura 2000 les plus proches ;
 - communication des statistiques d'impact d'oiseaux disponibles ;
- La prise en compte de l'impact sur les sites inscrits (le cas échéant), notamment sur le plan paysager ;
- Préciser toute information utile sur la qualité de l'air, les questions de vibration ou autre question environnementale.

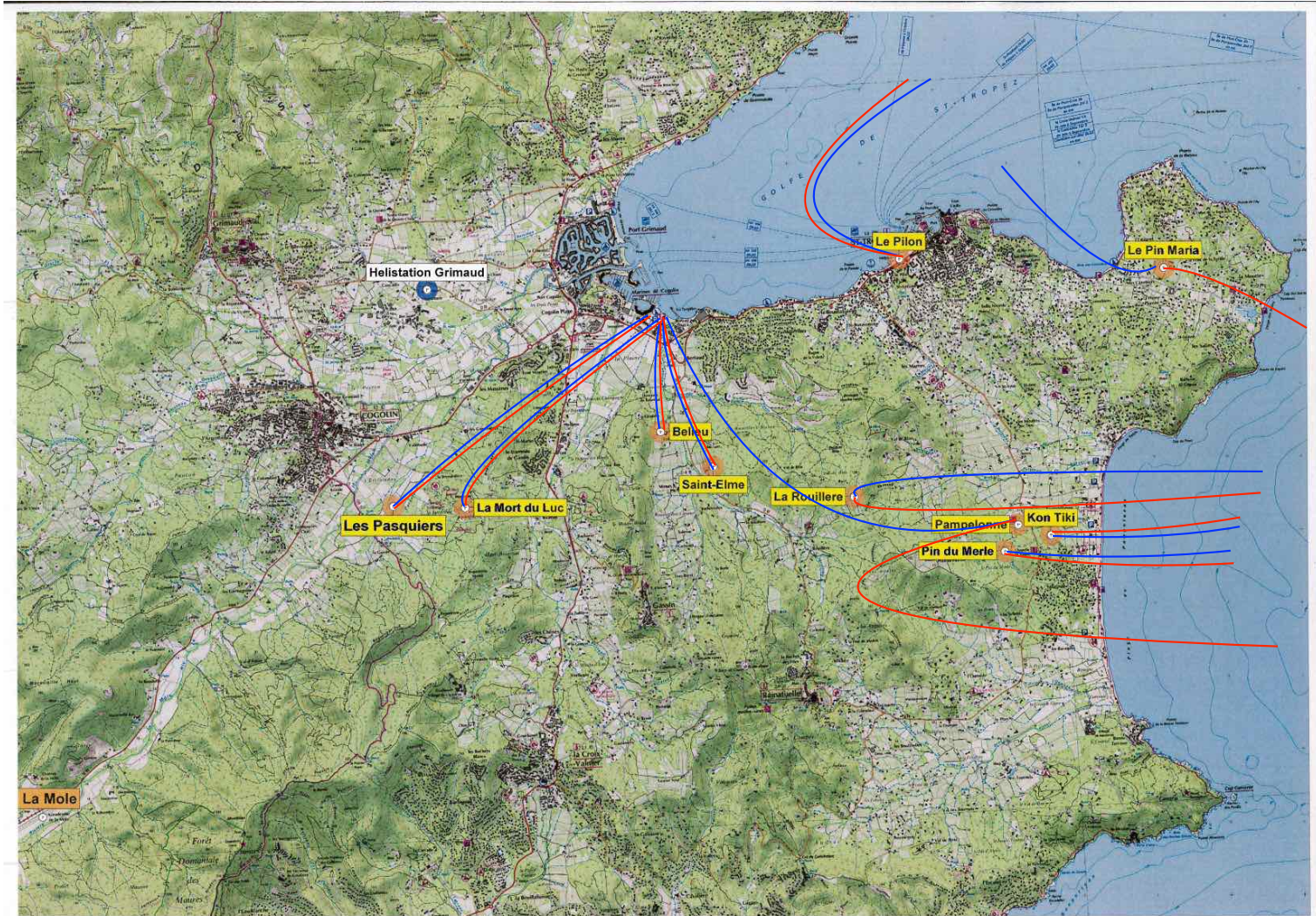
La présente note comporte 2 annexes :

- une carte générale de la Presqu'île figurant les 10 hélicoptères responsables (HSR) utilisées en 2017. Pour chacune d'elle est indiqué le trafic journalier ainsi que les trajectoires d'utilisation ;
- une carte générale de la Presqu'île figurant les 4 projets d'hélistation. Pour chacune d'elle est indiqué le trafic journalier prévu ainsi que les trajectoires d'utilisation ;

Presqu'île de Saint-Tropez : localisation des dix hélicoptères responsables utilisés en 2017

Cheminements utilisés pour desservir les hélicoptères

Nombre journalier de mouvements autorisé sur les hélicoptères	
Cogolin	
Mort du Luc	18
Pasquiers	16
Gassin	
Belieu	16
Saint-Elme	8
Ramatuella	
Pampelonne	8
Kon Tiki	8
Pin du Merle	10
La Rouillère	8
Saint-Tropez	
Le Pilon	6
Pin Maria	6
Total	104



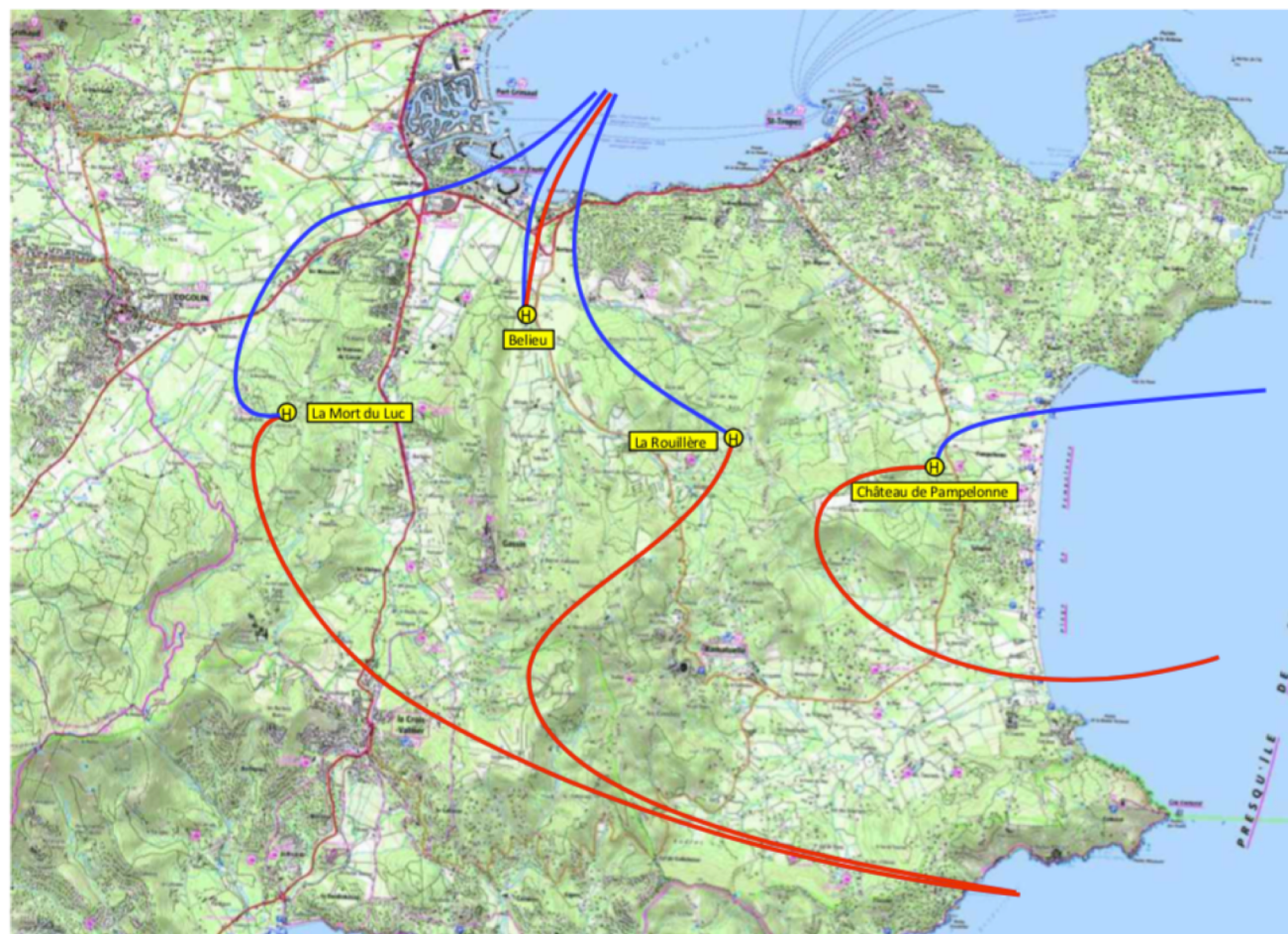
Nombre de mouvements générés par ce dispositif en juillet et août 2017 : 6 214

Presqu'île de Saint-Tropez : localisation des quatre hélistations envisagées

Cheminements proposés pour desservir les hélistations

TRAJECTOIRES - PROJETS HELISTATIONS: ARRIVEES EN BLEU / DEPARTS EN ROUGE

Nombre journalier de mouvements envisagé sur les hélistations	
Cogolin	
Mort du Luc	34
Gassin	
Belieu	16
Ramatuëlle	
Pampelonne	12
La Rouillère	22
Total	84



NB : Le nombre total de mouvements journaliers possibles (84) est inférieur à celui de 2017 (104). Pour conserver le même volume de trafic journalier et annuel qu'en 2017, il conviendra de conserver quelques hélisurfaces responsables qui seront définies en concertation avec les élus et associations de riverains.