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

Monsieur le Commissaire-Enquêteur
Hôtel de Ville
Place de la mairie
83580 Gassin

Paris, le 2 novembre 2023

Dossier : Observations relatives à la révision Générale du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Gassin

Courrier adressé par mail à l'adresse suivante : enquetepublique@mairie-gassin.fr

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Par la présente, nous souhaitons vous faire part de nos observations relatives à la révision générale du PLU de Gassin.

Notre association, qui se nomme « Ciel Calme pour Ramatuelle et ses Environs » (CCR), a pour objet de lutter contre les nuisances d'hélicoptères dans le Golfe de Saint-Tropez.

Nous souhaiterions vous informer en premier lieu du contexte actuel du trafic d'hélicoptères dans le Golfe de Saint-Tropez avant de vous faire part, en second lieu, des observations de l'association sur la révision du PLU de Gassin.

1/ S'agissant du contexte général relatif au trafic héliporté, ce trafic n'a eu de cesse de se développer ces dix dernières années dans le Golfe.

Ainsi, en 2023, dans le Golfe de Saint-Tropez, on dénombre 97 hélisurfaces actives en 2023 dans le Golfe, représentant 3535 mouvements d'hélicoptères par an (un mouvement étant un décollage ou un atterrissage).

Le ministre des transports avait annoncé sur France Inter fin mai 2023 qu'il souhaitait une diminution de 80% du nombre de mouvements d'hélicoptères dans le Golfe de Saint-Tropez. Il n'a pas précisé l'année de référence pour considérer la diminution, nous pouvons ainsi considérer que l'année de référence est 2022. Or, l'année 2023 n'a pas connu de baisse d'activité notable, si l'on en juge par le nombre des mouvements détectés sur les hélisurfaces commerciales et

privées implantées sur les communes de la presqu'île sur les 9 premiers mois de l'année. Il en a d'ailleurs même été différemment pour la commune de Gassin qui a connu une croissance du nombre de mouvements sur cette même période, passant ainsi de 672 mouvements d'hélicoptères en 2022 à 905 en 2023. Et certains de ces mouvements ont été détectés sur des hélisurfaces de la commune n'ayant pas été préalablement déclarées à la préfecture. Selon nos données, au moins trois hélisurfaces ont ainsi été actives sans avoir été déclarées, en méconnaissance de la réglementation. Pour votre bonne information, l'association CCR dispose d'un système de multi-latération, le système JetVision, permettant de disposer des données précises sur les mouvements d'hélicoptères. Ce système, reconnu par les autorités, a dû être mis en place sous financement privé, pour pallier la carence de l'administration qui ne dispose pas de dispositif de comptage des mouvements sur l'ensemble de l'année, mais uniquement sur les mois de juillet et août, et qui ne peut détecter précisément les endroits de pose d'hélicoptère. Ainsi, seul le système Jetvision permet d'avoir à ce jour une information complète et précise.

Le trafic héliporté précité ne concerne que les hélisurfaces privées et commerciales du Golfe de Saint-Tropez ; trafic auquel il faut ajouter celui sur l'aéroport de La Môle et sur l'hélistation de Grimaud.

Ainsi, pour certaines années, ce trafic a pu représenter plus de 100 survols par jour pour les résidents et plusieurs 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 années, subrepticement et en toute illégalité, l'un des plus importants (voire le plus important) héliport multipistes de France. Alors que les hélisurfaces ne devraient avoir qu'une utilisation occasionnelle, cette situation démontre à la fois une insuffisance de la réglementation nationale et préfectorale existante, une méconnaissance constante de leurs dispositions, mais également une insuffisance des contrôles par les autorités habilitées.

Ce trafic, en constante évolution sur la commune de Gassin, entraine des graves pollutions générées par les hélicoptères et subies par les résidents de la commune de Gassin et des communes voisines de la presqu'île du Golfe de Saint-Tropez (et notamment, la commune de Ramatuelle). Ces pollutions s'entendent comme étant, d'une part, une pollution sonore, qui a pu être confirmée par plusieurs constats d'acousticiens ces dernières années. D'autre part, ces pollutions s'entendent comme des atteintes à l'environnement, notamment par les vols à basse hauteur sur des zones fortement habitées et/ou protégées (cf. les zones NATURA 2000). On ne peut pas non plus ignorer le risque que cela engendre pour la sécurité du territoire, compte tenu de ces vols en grand nombre.

2/ Ce contexte étant rappelé, nous souhaiterions vous faire part de nos observations sur la révision du PLU de Gassin.

2-1 Le projet de révision de PLU évoque que très marginalement l'impact du transport héliporté sur le territoire de la commune de Gassin

En effet, le rapport de présentation fait simplement référence en page 239, au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Golfe de Saint-Tropez, et notamment

au déplacement des particuliers par hélicoptères en relevant à tort, que le volume du trafic ne serait pas quantifié
Or, le territoire est très fortement impacté par les survols héliportés, compte tenu de la multiplication et de la concentration d'hélisurfaces principalement à usage commercial destinées au transport public à la demande. En 2021, deux hélisurfaces à usage commercial étaient autorisées à Belieu et Saint Elme. En 2023, six hélisurfaces à usage commercial ont été déclarées et on relève une concentration des aires de poser sur les secteurs à en jeux suivants : Belieu et La Rouillère.

De plus, cette partie succincte fait référence à une simple « *nuisance auditive* », générée par cette activité alors qu'il s'agit d'une réelle pollution sonore, sans analyse thématique des autres incidences sur l'environnement comme la pollution de l'air, les paysages et les risques notamment d'incendie, accentués par une sécheresse prolongée et intense

Le rapport de présentation évoque succinctement, concernant l'Unité 3a relative à la Plaine de Bélieu (l'unité 3 étant, nous citons, « *la plus patrimoniale de la commune* »), des « *constructions ou des aménagements [qui] impactent le paysage avec une emprise foncière importante* », et cite comme exemple des aires d'atterrissage d'hélicoptères.

Le rapport décrit et identifie les espaces de biodiversité remarquables sur la commune en reportant les trames vertes, bleues et noires. Il confirme la sensibilité particulière du territoire dont la quasi-totalité est concerné par un espace d'inventaire et de protection des richesses naturelles (Rapport de présentation, *Synthèse du contexte réglementaire*, page 362).

Or, certaines aires de poser sont comprises dans le périmètre du Plan National d'actions 2018-2027 en faveur de la tortue d'Hermann, emblématique de la région Méditerranée (Notice Natura 2000, *Sensibilité notable*, page 11) et interfèrent avec une zone de l'inventaire des ZNIEFF recensées (Notice Natura 2000, page 10) en particulier secteur Belieu et La Rouillère.

Dès lors, le projet de rapport de présentation n'analyse pas les incidences actuelles et possibles de ce mode de transport comme les mesures prévues pour les limiter.

2-2 Le projet ne semble pas prendre en compte les objectifs du SCoT applicable

Nous souhaitons rappeler l'importance d'encourager le recours à des moyens de transports sobres moins émetteurs de gaz à effet de serre et de pollution sonore. Dans cette perspective, notre demande porte sur l'instauration d'une interdiction de création *d'hélistation à terre* et la prise en compte de la gravité des impacts de l'utilisation des hélisurfaces à usage commercial.

En effet, le SCoT prévoit de *circonscrire* la desserte aérienne dans son périmètre et son volume actuels, afin de limiter les nuisances qui mettent en danger le caractère « *calme et préservé* » du Golfe de Saint-Tropez. Il s'agit de **l'objectif 43 du SCoT** relatif à la desserte aérienne du territoire qui précise notamment « *le*

niveau de desserte doit s'inscrire dans une perspective qualitative et ne doit pas générer de nuisances contradictoires avec le caractère préservé et calme du Golfe ».

De plus, au titre des choix stratégiques du Document d'Orientations et d'Objectifs Stratégique (DDO), document opérationnel du SCoT, valorisant tous les atouts du territoire, le rapport de présentation du SCoT précise notamment ceci : « *En ce qui concerne la desserte aérienne du territoire, le DOO et le Volet Littoral et Maritime confortent des systèmes de desserte axés sur les équipements aujourd'hui existant (aérodrome de La Môle, hélistation de Grimaud) et la recherche de solutions au plus proche du littoral pour limiter les nuisances liées au survol (…).* »

Même s'il demeure une contradiction interne sur l'éventualité d'une hélistation en mer, le DOO du SCoT ne quantifie plus le nombre nécessaire d'hélistations (cf. Rapport de présentation, Tome 6, *L'exposé des motifs de changements apportés*, page 29).

Ainsi, le SCoT semble bien consacrer le principe de fonctionnement « *à équipements constants* ». Il identifie clairement ce mode de déplacement qui pèse lourdement dans le bilan énergétique du territoire, les émissions de polluants et les nuisances et liées aux déplacements particuliers en hélicoptère (cf. Rapport de présentation, Tome I, *Diagnostic Territorial*, page 182).

> Sur ce point, l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) relatif à la procédure de révision du SCoT avait justement relevé ceci :
> « *La partie du DOO (objectif 43) relative à la desserte aérienne du territoire n'est pas assez prescriptive : l'objectif aurait dû au moins rappeler que l'étude des incidences doit être réalisée au niveau du Golfe et non par commune ou par hélistation et imposer l'étude du cumul des impacts de toutes les hélistations sur le périmètre du Golfe.* ***Ces impacts doivent inclure les nuisances sonores, les émissions de polluants et les gaz à effet de serre ».***
>
> En conséquence, la MRAe avait formulé la recommandation suivante :
> « *Évaluer les effets du transport aérien avec comme aire d'étude, le Golfe de Saint-Tropez et en prenant en compte les effets cumulés de toutes les hélistations* » (cf. MRAe, Avis du 12 mars 2019 sur la révision du SCoT).

En ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), le PADD arrêté ne semble pas définir de trajectoire ou fixer d'objectifs chiffrés de réduction des émissions de GES. Or, le schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a fixé comme objectifs une réduction de 35 % des émissions de GES dans le secteur des transports (cf. MRAe, Avis du 29 juin 2023 sur la révision du PLU de GASSIN, page 15).

Il apparaît donc indispensable de prendre en compte la pollution sonore et les émissions liées au transport héliporté afin d'articuler les objectifs climatiques nationaux et les politiques locales et ainsi d'encourager le recours à des moyens de transport plus sobres moins émetteurs de GES.

C’est pourquoi la création d’une éventuelle hélistation à terre doit faire partie des types d’occupation ou d’utilisation du sol interdits.

3- La nécessaire interdiction de création d’hélistation à terre sur Gassin

La création d’*hélistation à terre* peut être regardée comme un type d’occupation ou d'utilisation du sol que le règlement d’un Plan Local d’urbanisme (PLU) peut réglementer en vertu des dispositions de L.151-9 du Code de l’urbanisme (Cour Administrative d’Appel de Marseille, 30 septembre 2021, n°20MA03016, *Commune de Ramatuelle*).

Cette interdiction des hélistations à terre apparait donc indispensable et particulièrement justifiée pour des motifs environnementaux.

Nous vous remercions par avance pour l’attention que vous porterez à la présente. Nous nous tenons à votre disposition pour tout échange complémentaire à votre convenance.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

M. Dirk Wiechmann
Président
Association CCR