



Mission régionale d'autorité environnementale  
Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Avis de la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale  
Provence-Alpes-Côte d'Azur  
sur la création de quatre hélistations sur les  
communes de Cogolin, Gassin et Ramatuelle dans le  
département du Var**

n° MRAe – 2020-2524

## Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L. 122-1 et R. 122-7 du Code de l'environnement, la mission régionale d'autorité environnementale a été saisie par la sous-préfecture de Draguignan sur la base du dossier de création de quatre hélistations sur le territoire des communes de Gassin, Cogolin et Ramatuelle dans le département du Var. Les maîtres d'ouvrage du projet sont les sociétés RCE Héli Sécurité et Monacair.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier de demande d'autorisation.

La DREAL PACA<sup>1</sup> a accusé réception du dossier à la date du 23/01/2020, date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'Autorité environnementale.

Suite à la décision du Conseil d'État n°400 559 en date du 6 décembre 2017, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a adopté le présent avis.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R. 122-7 du Code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement. Elle a également consulté l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) qui a émis une contribution en date du 05/03/2020.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du Code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du Code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7-II, l'avis est également publié sur le SIDE (système d'information développement durable environnement) :

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-paca.aspx>

accessible via le site internet de l'autorité environnementale / DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r1406.html>

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L. 122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L. 122-1 du Code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'Autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. L'Autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe<sup>2</sup> serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

<sup>1</sup>- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur

<sup>2</sup> Boîte fonctionnelle avis P DREAL (à compléter)

## Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
Avis.....	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	6
1.1. Contexte, nature et périmètre du projet.....	6
1.2. Procédures.....	8
1.2.1. <i>Soumission à étude d'impact</i> .....	8
1.2.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées et articulation avec les plans-programmes</i> ...	9
1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	9
1.4. Qualité de l'étude d'impact.....	9
1.5. Justification des choix et solutions de substitution envisagées.....	12
2. Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet....	12
2.1. Bruit.....	12
2.2. Risques naturels.....	15
2.3. Biodiversité, y compris Natura 2000 (9).....	16
2.3.1. <i>Habitats naturels, flore, faune et fonctionnalités écologiques</i> .....	16
2.3.2. <i>Évaluation Natura 2000</i> .....	16
2.4. Paysage.....	17

## Synthèse de l'avis

La forte attractivité touristique du territoire du golfe de Saint-Tropez et le type de clientèle en présence génèrent des déplacements en hélicoptère au sein de la presqu'île, mais également en lien essentiellement avec le reste de la Côte d'Azur.

Actuellement, ces déplacements sont assurés par l'hélistation ministérielle de Grimaud, onze héli-surfaces destinées au transport public et des héli-surfaces privées. Pour des motifs de tranquillité et de sécurité publique, le préfet du Var a mis en place, depuis 2009, par voie d'arrêtés annuels, un dispositif spécifique qui prévoit des restrictions d'utilisation des héli-surfaces.

Le trafic de ces héli-surfaces, initialement limité à 200 vols par héli-surface et par an dans le cadre du régime des « héli-surfaces responsables », est actuellement cinq ou six fois plus élevé afin de répondre à la demande croissante des opérateurs.

Le projet consiste à maintenir le volume actuel de mouvements dans la presqu'île, tout en sécurisant juridiquement le dispositif. Il s'agit concrètement de convertir quatre des onze héli-surfaces existantes en hélistations. Les héli-surfaces restantes seront désormais strictement limitées à 200 vols par an, tandis que les sites transformés en hélistations verront leur trafic « déplafonné ».

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont le bruit au voisinage des hélistations, les risques d'accident, d'explosion ou d'incendie liés à la présence et à l'usage des hélistations, ainsi que, dans une moindre mesure, la biodiversité (Tortue d'Hermann).

Le code de l'environnement a instauré la notion de projet (global), toutes maîtrises d'ouvrages confondues, pour bien appréhender les impacts. La conversion d'héli-surfaces en hélistations s'inscrit dans une opération d'ensemble sur la presqu'île de Saint-Tropez, regroupant le présent projet et le projet de transformation de l'héli-surface du Pilon à Saint-Tropez en hélistation. Dès lors, la MRAe considère que le dossier présenté est incomplet, car il ne présente pas le projet global (création de cinq hélistations sur les sites de « Mort du Luc », « Belieu », « Château de Pampe-lonne », « Rouillère » et « Pilon ») et n'évalue pas ses incidences sur l'environnement.

L'étude d'impact comporte de grandes lacunes dans l'évaluation des nuisances sonores du projet et des risques sur la santé humaine. L'analyse des effets cumulatifs ne prend pas en compte les héli-surfaces existantes qui seront maintenues. Le maître d'ouvrage n'a étudié aucune « solution de substitution raisonnable » comme le prévoit le Code de l'environnement. La méthode employée pour l'évaluation des nuisances sonores est inadaptée (choix du modèle d'hélicoptère le moins bruyant comme référence, utilisation des seules données du site Mort du Luc pour calibrer la modélisation, non prise en compte des trajectoires les plus bruyantes) ou incomplète (absence d'analyse des résultats intégrant les trajectoires réelles (au-delà des trajectoires théoriques), absence d'analyse des indicateurs événementiels, absence d'analyse des cartes d'exposition au bruit dans les zones de niveau 50 et 60 dB(A)), absence de suivi).

Enfin, le projet n'offre pas de véritable garantie quant au respect, à l'avenir, des volumes de mouvements annoncés, sur la base desquels la présente étude d'impact est élaborée.

## **Recommandations principales**

- ***Intégrer au projet l'hélistation du Pilon à Saint-Tropez et évaluer globalement les incidences de l'ensemble du projet conformément au III de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement.***
- ***Ré-évaluer les effets cumulatifs du projet (de cinq hélistations) en incluant les incidences sonores des hélisurfaces.***
- ***Justifier les choix retenus (conversion de cinq hélisurfaces en hélistations et définition de leurs trouées de décollage/atterrissage) par une analyse comparative de solutions de substitution raisonnablement envisageables, intégrant des critères environnementaux (et notamment le bruit).***
- ***Revoir (selon les modèles dédiés respectant la méthode CEAC Doc. 29) et compléter (par l'étude des trajectoires CP1), la modélisation acoustique. Mettre en évidence les impacts sonores des phases de vol ; schématiser les différences observées entre les trajectoires réelles et nominales.***
- ***Modéliser le niveau maximal des évènements et calculer le nombre de personnes exposées à des niveaux supérieurs à 62, 65, 70, 75 et 80 dBA.***
- ***Évaluer les incidences sonores des cinq hélistations et des hélisurfaces sur les populations situées dans les zones de niveau de bruit de 55 et 60 dB(A) (en période estivale a minima).***
- ***Compléter le dossier par une description des incidences négatives notables sur l'environnement qui résulteraient de la vulnérabilité du projet face à des risques d'accidents majeurs, complété au besoin par des mesures adaptées pour limiter les effets induits.***

# Avis

## 1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

### 1.1. Contexte, nature et périmètre du projet

Les maîtres d'ouvrage du projet sont les sociétés RCE Héli Sécurité et Monacair.

La forte attractivité touristique du territoire du golfe de Saint-Tropez et le type de clientèle en présence, génèrent des déplacements en hélicoptère au sein de la presqu'île, mais également en lien avec le reste de la Côte d'Azur.

Selon la réglementation, les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller, soit :

- sur des aérodromes principalement destinés aux aéronefs à voilure fixe ;
- sur des aérodromes équipés pour les recevoir exclusivement et qui sont dénommés hélistations (hélistations ministérielles ou hélistations de transport à la demande autorisées par le préfet de département) ;
- sur des emplacements situés en dehors des aérodromes et qui sont alors dénommés hélisurfaces. Les hélisurfaces sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel (nombre de mouvements annuels inférieur à 200 et nombre de mouvements journaliers inférieur à 20).

D'après le dossier, après la fermeture de l'hélistation du Pilon à Saint-Tropez en 1998, les exploitants d'hélicoptères se sont organisés pour poursuivre leur activité, multipliant les hélisurfaces (une cinquantaine d'hélisurfaces recensées en 2005), au détriment du cadre de vie des riverains.

Pour des motifs de tranquillité et de sécurité publique, le préfet du Var a mis en place, depuis 2009, par voie d'arrêtés annuels, un dispositif spécifique et transitoire, qui prévoit des restrictions d'utilisation des hélisurfaces. Ces arrêtés préfectoraux précisent la notion d' « hélisurface responsable » (1) et d' « hélisurface privée » (2) et établissent chaque année, des règles particulières d'utilisation des hélisurfaces sises sur le territoire des communes de Cogolin, Gassin, Ramatuelle, Saint-Tropez et Grimaud, pour la période estivale : couvre-feu, limitations du nombre de mouvement par site.

Actuellement, les déplacements sur la presqu'île sont assurés par l'hélistation ministérielle de Grimaud, onze hélisurfaces destinées au transport public à la demande<sup>3</sup> et des hélisurfaces privées.

Le trafic de ces hélisurfaces, initialement limité à 200 vols par hélisurface / an dans le cadre du régime des « hélisurfaces responsables », est en réalité cinq ou six fois plus élevé.

La solution pérenne envisagée consiste à convertir une partie des onze hélisurfaces existantes sur la presqu'île de Saint-Tropez (cf. figure 1 ci-dessous, l'hélisurface du Karting sur Ramatuelle n'est pas représentée), en quatre hélistations : La Mort du Luc (Cogolin), Belieu (Gassin), la Rouillère et le Château de Pampelonne (Ramatuelle)..

<sup>3</sup> Selon le dossier, on dénombre actuellement onze hélisurfaces sur la presqu'île de Saint-Tropez (cf. p. 27 de l'étude d'impact) : Pilon, Pin Maria (Saint-Tropez), Pasquiers, Mort du Luc (Cogolin), Belieu, Saint-Elme (Gassin), la Rouillère, Château de Pampelonne, Pin du Merle, Kon Tiki, Karting (Ramatuelle).





Figure 1: exemple du réseau d'hélistations au cours de la saison 2018. Les hélistations transformées en hélistations sont : Mort du Luc, Belieu, Rouillère, Château de Pampelonne et Pilon. Source : étude d'impact

L'estimation de la répartition actuelle et future du trafic sur les hélistations et les futures hélistations est présentée dans les figures 2 et 3 ci-après :

SITUATION ACTUELLE ESTIME hélistations dépassant les 200 mvts annuels	Pilon	Pin Maria	Château Pampelonne	Kon Tiki	Pin du Merle	La Rouillère	Karting	Belieu	Mort du Luc	Saint- Elme	Pasquiers	Totaux par périodes	Total 5 hélistations	Proportion hélistations
Juillet-Août (mouvements/ jour)	6	6	8	8	10	8	8	10	18	8	16	6360	3000	47%
Septembre (mouvements/ jour)	6	6	6	6	8	6	6	8	0	0	0	1560	780	50%
Octobre-Avril (mouvements/ jour)	2	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1260	840	67%
Mai-juin (mouvements/ jour)	6	6	4	4	5	4	4	5	0	0	16	3240	1140	35%
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>1320</b>	<b>1320</b>	<b>900</b>	<b>900</b>	<b>1140</b>	<b>1320</b>	<b>900</b>	<b>1140</b>	<b>1080</b>	<b>480</b>	<b>1920</b>	<b>12420</b>	<b>5760</b>	<b>46%</b>

Figure 2: trafics sur les hélistations actuelles (en vert les hélistations qui passeraient en hélistations, en jaune les hélistations conservées). Source : étude d'impact.

SITUATION PROJETEE sans augmentation globale hélistations limitées à 200 mvts/an	Pilon	Pin Maria	Château Pampelonne	Kon Tiki	Pin du Merle	La Rouillère	Karting	Belieu	Mort du Luc	Saint- Elme	Pasquiers	Totaux par périodes	Total 5 hélistations	Proportion hélistations
Juillet-Août (mouvements/ jour)	6	3,33	12	3,30	3,30	22	3,30	16	34	3,33	3,33	6593	5400	82%
Septembre (mouvements/ jour)	6	0	6	0	0	6	0	6	0	0	0	720	720	100%
Octobre-Avril (mouvements/ jour)	6	0	4	0	0	4	0	4	0	0	0	3780	3780	100%
Mai-juin (mouvements/ jour)	6	0	6	0	0	6	0	6	0	0	0	1440	1440	100%
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>2160</b>	<b>199,8</b>	<b>2100</b>	<b>198</b>	<b>198</b>	<b>2700</b>	<b>198</b>	<b>2340</b>	<b>2040</b>	<b>199,8</b>	<b>199,8</b>	<b>12533</b>	<b>11340</b>	<b>90%</b>

Figure 3: trafics prévisionnels sur les hélistations projetées (en vert les hélistations qui passeraient en hélistations, en jaune les hélistations conservées). Source : étude d'impact.

Le total des mouvements actuels sur la péninsule est estimé à 12 420 par an, soit une moyenne de 34 mouvements journaliers, avec des pics de trafic d'une centaine de mouvements en période estivale. Ce nombre dépasse actuellement les seuils des arrêtés préfectoraux (200 vols / an) dans le cadre initial dit des « hélisurfaces responsables ».

### Description du projet

Le passage en hélistation du site de la Rouillère implique le déplacement de la zone d'atterrissage, pour des raisons de sécurité et de trajectoires de vol validées par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC). La réalisation d'un nouvel emplacement nécessite l'arrachage des vignes occupant la parcelle et quelques travaux de terrassement. Le dossier doit être complété par le calendrier prévisionnel d'exécution des travaux. Des aménagements mineurs sont requis pour les autres hélistations : un marquage au sol de l'aire de prise de contact et d'envol, ainsi que des postes de stationnement, l'implantation d'un mât basculant supportant la manche à air.

Les hélistations comprennent :

- une aire d'approche et de décollage (FATO : Final Approach and Take Off area), matérialisée par un carré de 15 m de côté sur le site de la Rouillère, par un cercle de 11 m de diamètre sur Belieu et La Mort du Luc et par un cercle de 20 m de diamètre sur le Château de Pampelonne ;
- des postes de stationnement : trois sur le site de La Mort du Luc, deux sur le Château de Pampelonne et un sur Belieu et la Rouillère.

Le dossier indique que « les [quatre] hélistations, sans limitation du nombre de mouvements, accueilleront les mouvements des hélisurfaces voisines, lorsque celles-ci auront atteint le plafond de 200 mouvements annuels ». Le trafic doit être plafonné sur les hélistations. L'absence de plafonnement constitue une des lacunes du dossier, notamment dans l'optique d'une évaluation correcte des nuisances sonores.

## **1.2. Procédures**

### **1.2.1. Soumission à étude d'impact**

Le projet relève de la rubrique 8. « Aérodrômes » de l'annexe à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

Des dossiers de demande d'examen au cas par cas ont été déposés en 2018 auprès du préfet de région (agissant en tant qu'autorité environnementale pour l'examen des projets soumis à la procédure du cas par cas) pour la création de quatre hélistations : une pour chacune des deux villes de Cogolin et Gassin, deux à Ramatuelle. L'autorité environnementale avait décidé de soumettre ces projets à étude d'impact et considéré que ces projets de créations de quatre hélistations devaient être appréhendés dans leur ensemble, afin que leurs incidences soient évaluées dans leur globalité et qu'ils devaient être soumis à évaluation environnementale<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Les fondements de la décision de soumission à évaluation environnementale sont les incidences potentielles du projet sur l'environnement en phase exploitation qui concernent : les nuisances sonores et les vibrations, la qualité de l'air liée à la combustion de kérosène et les rejets en CO<sub>2</sub>, le risque de collisions avec les oiseaux et plus largement les risques de nuisances et de dérangement avec les espèces faunistiques. Les décisions prises à l'issue de l'examen au cas par cas sont consultables aux adresses : [décision "la Rouillère"](#), [décision "La Mort du Luc"](#), [décision "Château de Pampelonne"](#), [décision "Belieu"](#)



### **1.2.2. Procédures d'autorisation identifiées et articulation avec les plans-programmes**

En application de l'arrêté interministériel du 27 mai 2008 modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères, la création et la mise en service d'hélistations spécialement destinées au transport public à la demande doivent faire l'objet d'une autorisation préfectorale.

Le projet d'hélistation de Belieu sur la commune de Gassin est situé en zone agricole A au plan local d'urbanisme (PLU). L'article 1 de la zone A indique que « *les hélistations autres que celles rendues nécessaires pour les besoins des services publics* » sont interdites. Le dossier ne démontre pas que l'hélistation de Belieu est rendue nécessaire pour les besoins des services publics.

Le projet d'hélistation de la Mort du Luc sur la commune de Cogolin est situé en zone naturelle N et en espace boisé classé (EBC). La MRAe rappelle que le classement en EBC « *interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements* » (article L. 113-2 du Code de l'urbanisme). Selon le dossier, « *l'usage actuel du site et son occupation du sol ne sont pas compatibles avec les occupations du sol définies dans le règlement du PLU. Ce dernier est actuellement en cours de révision, pour être en conformité avec celui-ci* ».

Les projets d'hélistations de la Rouillère et du Château de Pampelonne sur la commune de Ramatuelle sont situés en zone agricole A. Les dispositions du PLU interdisent la création d'hélistations sur l'ensemble du territoire communal. L'ordonnance du Tribunal administratif de Toulon en date du 19 juillet 2019 a cependant suspendu l'exécution de la délibération du Conseil municipal de Ramatuelle du 21 décembre 2018, qui interdit la création d'hélistations sur l'ensemble du territoire communal.

### **1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux sont, à l'échelle de l'opération présentée :

- le bruit au voisinage des hélistations ;
- les risques d'accident, d'explosion ou d'incendie liés à la présence et à l'usage des hélistations ;
- ainsi que, dans une moindre mesure, la biodiversité (tortue d'Hermann).

### **1.4. Qualité de l'étude d'impact**

Le projet en tant que tel n'offre toujours pas de garantie d'un maintien des volumes de vols annoncés. Sur le seul plan environnemental, toute augmentation sensible nécessiterait une actualisation de la présente étude d'impact dans son ensemble, et tout particulièrement sur son volet des nuisances sonores et des risques sur la santé humaine. Il apparaît donc indispensable que les seuils qui vont être définis soient respectés, ce qui passe nécessairement par un dispositif de contrôles de la part de l'État.

Par ailleurs, il est important de souligner que cette estimation est minorée, puisqu'elle ne prend pas en compte les nombreuses hélisurfaces privées.

*Présenter le dispositif réglementaire de restriction d'exploitation des hélisurfaces et des hélistations, et les modalités prévues permettant d'assurer le respect de ce dispositif*

Le dossier indique qu'une « *étude en cours de réalisation prévoit le passage en hélistation du Pilon sur la commune de Saint-Tropez, étude réalisée dans un second temps et portée par la com-*

*mune. Elle est toutefois intégrée dans la présente étude comme point de départ aux réflexions engagées* ». La présence, dans le secteur d'étude, d'un projet de transformation de l'hélicoptère du Pilon à Saint-Tropez en hélistation, rend non pertinent le périmètre du projet tel que retenu par le maître d'ouvrage. Par ailleurs, les caractéristiques de la future hélistation du Pilon ne sont pas décrites en détail dans la présente étude d'impact, ni prises en compte dans l'analyse des incidences environnementales.

Le III de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement précise que « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité* ». Les incidences du projet doivent être « *appréciées lors de la délivrance de la première autorisation* ».

La MRAe considère donc que le dossier qui lui est présenté est incomplet. Le projet doit être appréhendé comme l'ensemble des installations nécessaires pour atteindre l'objectif poursuivi : « *inscrire la gestion environnementale des mouvements d'hélicoptères sur la presqu'île dans le cadre d'une démarche globale pérenne et coordonnée* » (cf. p. 37 de l'étude d'impact). Il s'agit de concentrer l'activité de transport sur des hélistations les plus respectueuses de l'environnement (au regard du bruit en particulier) et restreindre l'utilisation des hélicoptères sur la presqu'île de Saint-Tropez (Ramatuella, Saint-Tropez, Gassin et Cogolin). Dans la mesure où les cinq futures hélistations concourent à la desserte de la presqu'île de Saint-Tropez, il convient de compléter le dossier afin d'évaluer les incidences du projet de système de desserte par hélistations (Mort du Luc, Belieu, Rouillère, Château de Pampelonne et Pilon).

**Recommandation 1: Intégrer au projet l'hélistation du Pilon à Saint-Tropez et évaluer globalement les incidences de l'ensemble du projet conformément au III de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement.**

L'enjeu relatif au « *milieu humain* » est fortement sous-estimé (cf. tableau de synthèse, p. 16 de l'étude d'impact) :

- l'enjeu « *santé humaine* » est qualifié de « *faible* » au motif que « *l'aéroport [La Môle] et l'héliport [Grimaud] sont réglementés et éloignés* » ;
- l'enjeu « *environnement proche* » est jugé « *modéré* » au motif que « *les habitations les plus proches [sont] situées à 100 m - 500 m* » ;
- l'enjeu « *population et habitat* » est qualifié de « *modéré* » au motif que l'on se trouve dans un « *territoire influencé par le tourisme* ».

Les études acoustiques du dossier montrent cependant que de vastes secteurs urbanisés sont fortement impactés, au-delà de ce rayon de 500 m. De plus, le contexte social, juridique et politique est particulièrement tendu. En témoignent, outre les plaintes en mairies, l'action contentieuse des associations, l'annulation de l'arrêté préfectoral de 2017<sup>5</sup>, ou la condamnation de propriétaires d'hélicoptères pour trouble du voisinage. De surcroît, la « *question des hélicoptères* » est récurrente et sensible dans toute la réflexion sur la planification et la mise en valeur du territoire, à travers notamment le Schéma de cohérence territoriale (3) (SCoT) du Golfe de Saint-Tropez et les plans locaux d'urbanisme (4) des communes concernées.

Outre le cas précité du PLU de Ramatuella, le rapport de présentation du tome 1 du SCoT indique par exemple (p. 182), que « *si le volume des déplacements n'est actuellement pas quantifié, les*

<sup>5</sup> Le juge a annulé l'arrêté préfectoral de 2017 fixant les restrictions particulières d'utilisation des hélicoptères « responsables » en tant qu'il ne prescrivait pas un plafond annuel de 200 mouvements pour chaque hélicoptère et a enjoint le préfet du Var à prendre un nouvel arrêté fixant ce plafond.

nuisances auditives générées sont quant à elle bien ressenties surtout lors de la période estivale ».

**Recommandation 2: Reconsidérer le niveau d'enjeu relatif au « milieu humain ».**

L'analyse des effets cumulatifs se concentre uniquement sur le cumul des incidences des quatre hélisations (cf. la figure 5 ci-dessous, qui traduit l'analyse des nuisances sonores cumulées, présentées p. 261 de l'étude d'impact).

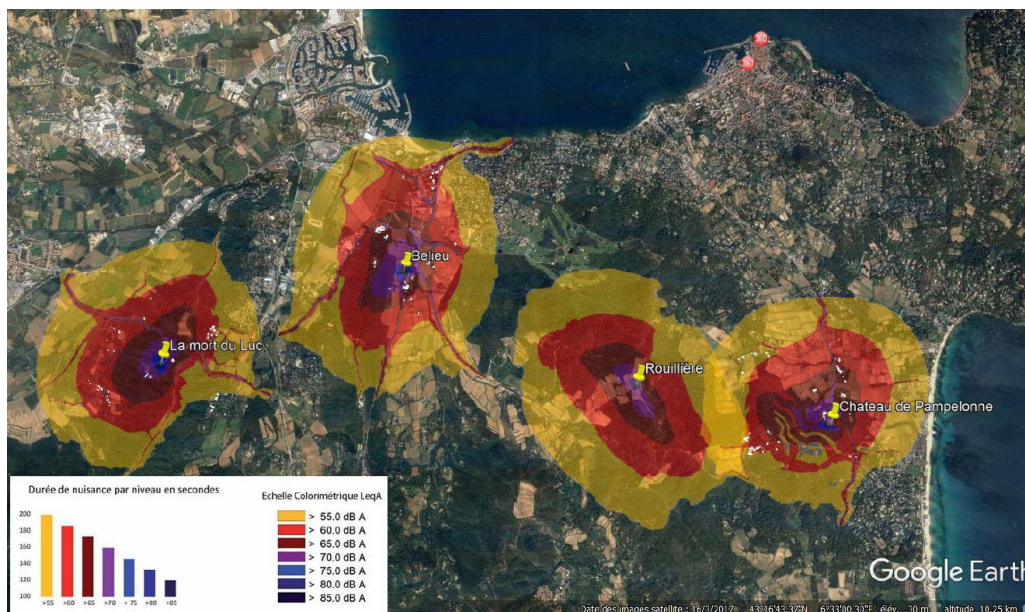


Figure 4: modélisation des niveaux sonores prévisionnels cumulés des quatre hélisations

Cette analyse est incomplète et sous-évaluée, puisqu'elle ne prend pas en compte la future hélisation du Pilon à Saint-Tropez et les hélisurfaces existantes (Pin Maria à Saint-Tropez, Pin du Merle, Kon Tiki et Karting à Ramatuelle). Or, la majeure partie de la presqu'île orientale risque d'être impactée. De plus, des zones de chevauchement de bruit existeront comme actuellement entre les hélisations de Pampelonne et de La Rouillière. Si l'intensité du bruit ne se cumulera pas, elle génèrera une augmentation sensible. En outre, les fréquences de déposes vont quant à elles s'additionner, notamment aux heures de pointe du trafic. Le secteur de Pampelonne, concerné par une hélisation et trois hélisurfaces, sera particulièrement exposé.

**Recommandation 3: Ré-évaluer les effets cumulatifs du projet (de cinq hélisations) en incluant les incidences sonores des hélisurfaces.**

Le résumé non technique présente uniquement la localisation du projet, l'état actuel de l'environnement, la description des incidences notables et les mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC). Il ne reprend pas de manière synthétique l'ensemble des éléments prévus par l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

**Recommandation 4: Compléter le résumé non technique afin qu'il retrace l'ensemble des éléments prévus par l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.**

## 1.5. Justification des choix et solutions de substitution envisagées

Au titre des principales raisons du choix effectué, le dossier indique que :

• « sur un plan environnemental, le dispositif préfectoral en place a permis de trouver un point d'équilibre [...] entre le besoin de desserte en hélicoptères [...] et la prise en compte des préoccupations des associations de riverains » (cf. p. 21 de l'étude d'impact) » ;

• ces « infrastructures [...] ont été éprouvées par des années de pratiques des opérateurs et elles [ont fait] l'objet d'une acceptation par les élus et les associations de riverains ».

Partant de ce postulat, aucune « solution de substitution raisonnable » au sens du Code de l'environnement n'a été proposée. Ainsi, ni le nombre, ni le trafic, ni l'emplacement des hélisations créées et hélisurfaces maintenues n'a fait l'objet d'analyses alternatives.

Selon la même logique, le dossier indique que « l'orientation de la trouée de décollage/atterrissage a été optimisée pour réduire les bruits perçus dans la zone d'effet ». Il ne présente à cet égard aucune justification, au regard de critères environnementaux, du choix des axes retenus pour les hélisations et aucune « solution de substitution raisonnable ».

**Recommandation 5: Justifier les choix retenus (conversion de cinq hélisurfaces en hélisations et définition de leurs trouées de décollage/atterrissage) par une analyse comparative de solutions de substitution raisonnablement envisageables, intégrant des critères environnementaux (et notamment le bruit).**

## 2. Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet

### 2.1. Bruit

La part des mouvements par type d'appareil n'est pas spécifiée. Selon le dossier (p. 54), « l'hélicoptère de référence le plus utilisé est l'EC130B4 (Eurocopter) [...]. Ce modèle est l'hélicoptère considéré pour estimer les incidences environnementales [...], notamment pour l'analyse des rejets dans l'atmosphère et des niveaux sonores attendus au sol ». Or, au vu des données contenues dans l'étude acoustique prédictive jointe en annexe de l'étude d'impact, il ressort que parmi les six modèles les plus répandus des sociétés d'exploitants, cet appareil est le moins bruyant (cf. figure 5 ci-dessous).

Fabricant	Modèle	Envergure	Survol		Décollage		Approche	
			Niveau	Limite	Niveau	Limite	Niveau	Limite
Airbus Helicopters	AS350B2	11m	87,6	92,5	89,8	93,5	91,4	94,5
Airbus Helicopters	AS355N	11m	86,7	93,2	89,0	94,2	92,9	95,2
Airbus Helicopters	EC120B	9,6 m	78,7	85,4				
Airbus Helicopters	EC130B4	11 m	84,2	92,8	85,5	93,8	90,5	94,8
Airbus Helicopters	EC155B1	13 m	88,9	95,9	92,2	96,9	95,7	97,9
Bell Helicopter Textron	429	13,1 m	89,6	90,0	88,9	92,0	91,4	95,0

Figure 5: données constructeur des niveaux sonores des six modèles d'hélicoptères les plus répandus selon les sociétés d'exploitants. Source : étude d'impact.



La MRAe préconise de reprendre les simulations sur la base d'un autre hélicoptère de référence ayant une signature bruit au moins égale à la moyenne parmi le parc d'hélicoptères utilisé et de justifier clairement dans le dossier les raisons de ce choix.

**Recommandation 6: Reprendre les simulations acoustiques sur la base d'un autre hélicoptère de référence ayant une signature bruit au moins égale à la moyenne parmi le parc d'hélicoptères utilisé et justifier clairement dans le dossier les raisons du choix opéré.**

Les limites de la méthode utilisée pour l'étude des incidences sonores sont abordées p. 252 de l'étude d'impact : « les données de niveaux sonores dans les études acoustiques ont été détaillées uniquement pour l'hélistation de La Mort du Luc, et non pour les autres hélistations. Selon le souhait des services de l'État, des estimations de niveaux sonores ont donc été réalisées pour chaque hélistation, à partir des seules données disponibles : celles de la Mort du Luc. Toutefois, les données de chaque hélistation sont susceptibles de différer selon le relief, la couverture végétale, etc. ». Selon l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) sollicitée sur ce dossier, cette méthode n'est pas usuelle. Les modélisations de bruit aéroportuaires (avions ou hélicoptères) sont normalement réalisées avec des modèles dédiés respectant la méthode CEAC<sup>6</sup> Doc. 29 « rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils ». Le choix de la méthode employée comporte de fait un biais dans l'évaluation de l'impact.

Les évaluations du nombre d'habitations exposées et de la durée d'exposition ont été réalisées en trajectoire CP2/CP3 (7) (8) pour l'aéronef le moins bruyant de la flotte. Or, à la lecture du dossier (p. 243), les vols en trajectoire CP1 (6), les plus bruyants, ne sont pas à exclure. Le dossier indique à ce titre que « les vols en trajectoire CP1 seront minimisés afin de privilégier les vols en CP2/CP3 » et que « les trajectoires en CP1 sur la Rouillère sont jugées minoritaires ». Il apparaît donc pertinent de réaliser la modélisation sur l'ensemble des trajectoires publiées, dont une partie, à déterminer, suivant la trajectoire CP1. De plus, il serait utile de schématiser les différences observées entre les trajectoires réelles (traces RADAR à produire dans le cadre de l'état initial) et théoriques (CP1, CP2/CP3). Les biais créés par la méthode employée ne permettent ainsi pas de tirer avec certitude des conclusions sur le caractère « modéré » ou « faible » de l'impact sonore (cf. p. 255 de l'étude d'impact).

Enfin, la lecture des cartes de bruit telles que celle représentée à la figure 4 du présent avis ne fait pas apparaître l'impact sonore des trouées de décollage et d'atterrissage,

**Recommandation 7: Revoir (selon les modèles dédiés respectant la méthode CEAC Doc. 29) et compléter (par l'étude des trajectoires CP1), la modélisation acoustique. Mettre en évidence les impacts sonores des phases de vol ; schématiser les différences observées entre les trajectoires réelles et nominales.**

Le scénario de référence, visant à appréhender l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet est présenté trop succinctement. Le dossier indique simplement que « la situation de multiplication d'hélisurfaces sur la presqu'île perdurerait [...]. A l'échelle d'une commune, les mouvements totaux seraient alors plus délicats à contenir, et des trajectoires moins impactantes pour les riverains plus difficiles à imposer ». Le dossier doit être complété afin de décrire à minima l'évolution prévisible du bruit aux abords des hélisurfaces, en l'absence du projet.

La durée d'exposition au bruit moyenne estimée par hélistation selon la répartition future du trafic est indiquée p. 253 de l'étude d'impact et récapitulée sur la figure 6 ci-dessous.

<sup>6</sup> Conférence Européenne de l'Aviation Civile.

Situation première année avec reports	Hélistation	Nombre moyen de mouvements par jour	Durée moyenne de mouvement par jour (min)	Durée d'exposition (min) à 85dB par jour à 30 mètres (1 mvt = 110 sec)	Durée d'exposition (min) à 70 dB par jour à 200 mètres (1 mvt = 15 sec)
Juillet-Aout	Château de Pampelonne	12	30	22	3
	La Rouillère	22	55	41	5
	Belieu	16	40	30	5
	La Mort du Luc	34	85	62	8
Septembre	Château de Pampelonne	6	15	11	1
	La Rouillère	6	15	11	1
	Belieu	6	15	11	1
	La Mort du Luc	0	0	0	0
Octobre-Avril	Château de Pampelonne	4	10	7	1
	La Rouillère	4	10	7	1
	Belieu	4	10	7	1
	La Mort du Luc	0	0	0	0
Mai-Juin	Château de Pampelonne	6	15	11	1
	La Rouillère	6	15	11	1
	Belieu	6	15	11	1
	La Mort du Luc	0	0	0	0

Figure 6: durée d'exposition au bruit moyenne estimée par hélistation selon la répartition future du trafic. Source : étude d'impact.

L'absence de données concernant la durée d'exposition au bruit moyenne estimée par hélistation selon la répartition actuelle du trafic, ne permet pas de comparer les situations actuelles et futures. Le dossier présente des cartographies des niveaux sonores prévisionnels aux abords des quatre hélistations (p. 250 et 251 de l'étude d'impact), mais ne fournit pas les cartes des niveaux sonores actuels.

Le niveau équivalent d'exposition au bruit est présenté pour les quatre hélistations dans les tranches 65-70 et 70-75 dB(A). Le nombre d'habitations exposées est faible (au nombre de dix). La MRAe considère que la production de cartes basées sur des indicateurs de bruit moyen est insuffisante pour décrire de façon pertinente l'exposition au bruit des riverains, au vu du caractère fortement discontinu du trafic. Il apparaît indispensable de s'intéresser à la production d'indicateurs traduisant davantage le caractère événementiel du bruit lié aux survols d'hélicoptères<sup>7</sup>. Le dossier indique, de manière opportune, que « le Conseil national du bruit préconise que, dans le cas de pics de bruit, des descripteurs événementiels peuvent permettre d'étudier les impacts sanitaires. L'indicateur le plus utilisé serait le Lamax (5) qui correspond au niveau maximal atteint lors d'un pic de bruit ainsi que le nombre d'événements dont le niveau maximal atteint dépasse un certain seuil (ANSES 2013) ». Aussi, pour estimer la gêne, il serait plus pertinent de modéliser le niveau maximal des événements et de calculer le nombre de personnes exposées à des niveaux supérieurs à 62, 65, 70, 75 et 80 dB(A), pour déterminer l'impact sur les riverains.

**Recommandation 8: Modéliser le niveau maximal des événements et calculer le nombre de personnes exposées à des niveaux supérieurs à 62, 65, 70, 75 et 80 dBA.**

Les cartes d'exposition au bruit ne sont pas correctement exploitées. L'interprétation des résultats de la modélisation acoustique ne s'intéresse qu'à l'échelle des niveaux sonores comprise entre 65 et 75 dB(A) (cf. figure 7 ci-dessous).

<sup>7</sup> C'est moins l'intensité et la durée cumulée d'exposition au bruit des hélicoptères qui importe, que la sensibilité exacerbée des riverains à un bruit à la fois inconstant et répétitif.



Hélistation	65 < Habitations < 70 dBA	70 < Habitations < 75 dBA
Mort du Luc	0	0
Belieu	4 (à 100, 260, 300 et 420 m)	1 (à 150 m)
Rouillère	2 (à 650 m)	0
Château de Pampelonne	2 (à 320 et 630 m)	1 (à 100 m)

Figure 7: habitations dans les zones d'incidences retenues par l'étude d'impact pour le bruit. Source : étude d'impact.

Les cartes montrent de larges secteurs (en jaune et rouge clair), parfois densément urbanisés ou occupés (campings), de niveau de bruit de 55 et 60 dB(A). Or, il s'agit ici du niveau à partir duquel le bruit résiduel de fond est dépassé de 5 ou 10 dB(A), générant une véritable gêne auditive. Il aurait été nécessaire, *a minima*, d'identifier et de quantifier les types de populations présentes en période estivale dans ces zones de niveau de 55 et 60 dB(A). Cette analyse aurait dû par ailleurs intégrer, comme évoqué ci-avant, l'effet cumulatif des hélisurfaces.

**Recommandation 9: Évaluer les incidences sonores des cinq hélistations et des hélisurfaces sur les populations situées dans les zones de niveau de bruit de 55 et 60 dB(A) (en période estivale *a minima*).**

Le maître d'ouvrage ne prévoit aucune modalité de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures proposées. La mise en place d'un suivi dans le temps est nécessaire, pour évaluer l'évolution des nuisances sonores en relation avec les actions prévues<sup>8</sup>, afin notamment de mettre en œuvre, le cas échéant, des mesures ERC supplémentaires. La MRAe préconise d'établir un bilan annuel du suivi mis en place et rappelle l'obligation de restitution de ce bilan (article R. 122-13 II du code de l'environnement).

**Recommandation 10: Proposer un suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures de réduction des nuisances sonores. Produire un bilan annuel.**

## 2.2. Risques naturels

Les quatre projets d'hélistations sont situés à proximité de zones boisées (distance inférieure à 100 m), où l'aléa « feu de forêt » est majoritairement fort. Le territoire des trois communes concernées a déjà été parcouru par des incendies de forêts (le plus récent en 2017).

L'état initial relatif aux risques naturels indique que « les trois communes sont concernées par le risque de feu de forêt ». « Toutefois, du fait de la nature du projet (aire sans arbres) et de l'activité (absence d'hébergement de la population sur la zone, possibilité d'évacuer la zone par les airs), le projet est jugé peu négligeable au risque. Cependant, du fait de la présence de carburant, le projet est susceptible, en cas d'accident, de générer un départ de feu. Or, chaque hélistation est équipée du matériel de secours. Ainsi, compte tenu de l'échelle du projet, celui-ci n'est pas considéré comme augmentant le risque ».

L'analyse des incidences du projet sur les risques naturels mentionne que « les hélistations ne nécessitant ni d'aménagement de terrain majeur (en maintenant le sol naturel en place), ni de construction, les hélistations ne sont pas de nature à générer ou accroître les risques naturels. De

<sup>8</sup> Le dossier propose les mesures de réduction des nuisances sonores suivantes : emploi de trajectoires « CP2/CP3 » en lieu et place de trajectoires « CP1 » (R12), application d'une procédure d'approche « moindre bruit » (R13), mise en place de cartes d'approche et d'atterrissage à vue (ou VAC : Visual Approach Chart) (R14).

plus, les hélistations sont issues d'hélistations déjà exploitées et ayant prouvé leur fonctionnalité ».

L'étude d'impact ne comprend pas, comme le requiert l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, « une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné ». Le dossier n'évalue pas l'impact sur l'environnement, d'une situation accidentelle (crash d'un hélicoptère au décollage ou à l'atterrissage). En outre, le dossier ne présente pas clairement les conséquences sur les hélistations d'un feu de forêt se déclarant à proximité.

**Recommandation 11: Compléter le dossier par une description des incidences négatives notables sur l'environnement qui résulteraient de la vulnérabilité du projet face à des risques d'accidents majeurs, complété au besoin par des mesures adaptées pour limiter les effets induits.**

## 2.3. Biodiversité, y compris Natura 2000 (9)

### 2.3.1. Habitats naturels, flore, faune et fonctionnalités écologiques

Le dossier ne fait pas référence au plan national d'actions (PNA) 2018-2027 en faveur de la Tortue d'Hermann. Le site de la Rouillère se trouve en zone de sensibilité notable sur la carte de sensibilité réalisée sur l'aire de répartition connue de l'espèce. « Les méthodes d'inventaires de terrain mises en place pour la Tortue d'Hermann (trois passages réalisés mi-mai) ne respectent pas les modalités attendues pour un diagnostic approfondi<sup>9</sup>. L'évaluation de la qualité des habitats est trop succincte, elle doit reposer sur une analyse des éléments suivants : historique des incendies, historique des usages, présence ou absence d'eau, types d'habitats représentés.

**Recommandation 12: Procéder à un diagnostic approfondi pour estimer les effectifs de Tortue d'Hermann dans la zone d'étude de l'hélistation de la Rouillère. Compléter l'évaluation de la qualité des habitats.**

### 2.3.2. Évaluation Natura 2000

La zone spéciale de conservation (ZSC) « Corniche varoise » est située à proximité du projet : à 1,1 km du Château de Pampelonne, à 3,3 km de la Rouillère, à 6,1 km de Belieu et à 8,6 km de La Mort du Luc.

Deux espèces de chiroptères figurant dans le formulaire standard de données de la ZSC sont jugées potentielles : le Murin à oreilles échancrées et le Petit rhinolophe. Le dossier indique que « le Petit rhinolophe et le Murin à oreilles échancrées ne sont pas considérées comme espèces de haut vol, les risques de collisions sont donc minimes » et rappelle que le trafic aérien s'arrête à 20 h. Le dossier conclut – de manière justifiée – que « le projet ne remet pas en cause la conservation des populations d'espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation de ce site ».

<sup>9</sup> « L'estimation des effectifs doit être effectuée selon un protocole de capture-marquage-recapture (CMR). Le temps consacré à cette estimation dépend de la surface du site, il devra a minima être d'environ 1,6 heure par hectare et par observateur à répartir en un minimum de 4 passages compris dans la période du 15 avril au 15 juin. Cela correspond à un minimum de 8 h (deux demi-journées) par tranche de 5 ha, par observateur, à répartir en au moins 4 passages de 2 heures ». (Cf. note du préfet du Var citée supra).

## 2.4. Paysage

L'état initial recense deux sites naturels inscrits : la presqu'île de Saint-Tropez dont l'emprise concerne la majeure partie de la zone d'étude, et le village de Gassin et ses abords.

Selon le dossier, le projet de création de l'hélistation de la Rouillère aura des effets permanents négatifs importants, tant du point de vue de l'identité des lieux que du point de vue de la perception. « *L'arrachage des vignes est un effet négatif fort sur la qualité intrinsèque du site qui réside en sa particularité viticole d'une part. D'autre part, le vert du gazon synthétique envisagé au projet est une couleur qui va fortement anthropiser le site. La perception de ce perpétuel tapis vert à proximité de la parcelle, en certains points de la piste des Patapans, et du vieux village de Gassin et surtout en perception hivernale en l'absence des feuilles la bande verte va donner un aspect artificiel au site. Les équipements prévus seront également fortement visibles en perception rapprochée, pas en perception lointaine* ».

Le projet prévoit des mesures en faveur de la préservation du paysage sur chacun des sites. Elles concernent le positionnement des équipements : extincteur, manche à air (toutes les hélistations), la plantation d'arbustes (Belieu), le maintien du terrain brut à la place du gazon synthétique initialement prévu et l'inversion de la pente de la plate-forme (La Rouillère).

En l'absence de photomontage, il n'est pas possible pour le lecteur d'apprécier les incidences paysagères de chacune des hélistations avant et après la mise en place des mesures prévues, depuis les points sensibles (vieux village de Gassin, Château de Pampelonne, pistes, routes...).

***Recommandation 13: Compléter le volet paysager par des photomontages présentant les incidences du projet avant et après l'application des mesures, depuis les points sensibles.***

## Glossaire

<b>Acronyme</b>	<b>Nom</b>	<b>Commentaire</b>
1.HélisurfR	Hélisurface responsable	Une hélisurface responsable désigne une hélisurface utilisée exclusivement à des fins de desserte en transport public (transport aérien à titre onéreux) de la presqu'île de Saint-Tropez (cf. arrêté préfectoral du 26 avril 2017).
2.HélisurfP	Hélisurface privée	Une hélisurface privée désigne une hélisurface destinée à l'usage personnel du propriétaire ou de la personne ayant la jouissance du terrain d'assiette de l'hélisurface ou celui de leurs invités.
3.SCoT	Schéma de cohérence territoriale	Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).
4.PLU	Plan local d'urbanisme	En France, le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000. Le PLU est régi par les dispositions du Code de l'urbanisme, essentiellement aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants.
5.LAmax	Indicateur LAmax	L'indice LAmax mesure le niveau atteint au cours de la seconde la plus bruyante de chaque événement.
6.CP1	Classe de Performance 1	Les opérations en Classe de Performances 1 sont telles qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut soit atterrir dans la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment où la défaillance survient.
7.CP2	Classe de Performance 2	Les opérations en Classe de performance 2 sont telles qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, les performances disponibles permettent à l'hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire
8.CP3	Classe de Performance 3	Les opérations en Classe de Performance 3 sont telles que, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut être nécessaire sur un hélicoptère multi moteurs, mais sera inévitable sur un hélicoptère mono moteur.
9.N2000	Natura 2000	Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).