



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

**Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur la création d'une hélistation au lieu-dit « le Pilon »
sur la commune de Saint-Tropez (83) concernant le projet de
desserte en hélistations de la presqu'île de Saint-Tropez –
2ème avis**

N°MRAe
2021APPACA20 / 2791



PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de création d'une hélistation située sur le territoire de la commune de Saint-Tropez (Var). Le maître d'ouvrage du projet est la commune de Saint-Tropez.

Le dossier comporte notamment : une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 et un dossier de demande d'autorisation.

La MRAe PACA, s'est réunie le 08/04/2021 à Marseille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création d'une hélistation dans le quartier du Pilon à Saint-Tropez.

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Marc Challéat, Sandrine Arbizzi, Sylvie Bassuel, Frédéric Atger et Jacques Daligaux.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par l'arrêté du 11 août 2020, *chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 11/02/2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 du même code, il en a été accusé réception en date du 11/02/2021. Conformément à l'article R122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 10/02/2021 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur;
- par courriel du 10/02/2021 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement.

Sur la base des travaux préparatoires de la Dreal et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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 R122-7 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 R122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#) et sur le [site de la DREAL](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

L'avis de la MRAe 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 L122-1-1, 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 L122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. 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. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe¹ 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.

1 ae-avis@paca.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

SYNTHÈSE

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 surtout en lien avec le reste de la Côte d'Azur. Actuellement, ces déplacements sont assurés par l'hélistation de Grimaud, par onze hélisurfaces et par diverses aires de dépose 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 hélisurfaces. Or le trafic de ces hélisurfaces, initialement limité à 200 vols, est actuellement cinq à six fois plus élevé que le plafond autorisé afin de répondre à la demande croissante des opérateurs.

Un projet global à l'échelle de la presqu'île et du golfe de Saint-Tropez consiste à maintenir le volume actuel de mouvements, tout en sécurisant réglementairement un dispositif actuellement exposé aux contentieux. Il s'agit de convertir cinq des onze hélisurfaces existantes en hélistations. Les hélisurfaces restantes seront désormais strictement limitées à 200 vols par an, tandis que les sites transformés en hélistations verront leur trafic « déplaçonné ». Mais le volume global annuel de mouvements est censé rester stable autour de 12 000 vols/an.

Un premier avis de la MRAe a été formulé en date du 19 mars 2020 sur la base du dossier de création de quatre hélistations sur les communes de Cogolin, Gassin et Ramatuelle. La présente opération concerne le reste du dispositif ; à savoir la transformation de l'hélisurface du Pilon à Saint-Tropez en hélistation.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont le bruit lié au trafic aérien des hélicoptères, les risques d'accident, d'explosion ou d'incendie liés à la présence et à l'usage de l'hélistation, ainsi que l'intégration paysagère de l'opération.

La MRAe souligne que 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 et celle ayant donné lieu au précédent avis de la MRAe ont été élaborées. Cette absence de garantie fragilise les conclusions de l'évaluation environnementale et donc ses conclusions en termes d'impact sur la santé humaine.

La MRAe réitère certaines recommandations de l'avis du 19 mars 2020 :

- le code de l'environnement a instauré la notion de projet « global », regroupant plusieurs projets ayant un lien entre eux afin d'en évaluer l'impact général ; et ce même si ces projets ne sont pas portés par les mêmes maîtres d'ouvrages, ni présentés au même moment. Or le projet du Pilon est bien partie intégrante de celui de 2020 concernant les quatre autres hélistations. L'étude d'impact de mars 2020 aurait donc dû être actualisée en intégrant le projet du Pilon ;
- l'analyse des effets cumulatifs ne prend pas en compte les hélisurfaces existantes qui seront maintenues et dont le trafic s'ajoutera aux cinq hélistations ;
- le dossier n'expose aucune « solution de substitution raisonnable » comme le prévoit le code de l'environnement, pour justifier la création de l'hélistation sur le port de Saint-Tropez plutôt qu'une plate-forme en mer par exemple.

Le niveau élevé des incidences sonores résiduelles conjugué à l'absence de propositions de mesures compensatoires par le maître d'ouvrage, remettent en cause la faisabilité du projet et la validité de la démarche « éviter, réduire, compenser ». La MRAe recommande à la commune de Saint-Tropez de justifier le projet et de revoir en conséquence la démarche « éviter, réduire, compenser » appliquée au bruit et à ses effets sur la santé.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

1 Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	5
1.1 Contexte, nature et périmètre du projet.....	5
1.2 Description du projet.....	6
1.3 Procédures.....	7
1.3.1 Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....	7
1.3.2 Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....	8
1.4 Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	8
1.5 Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6 Justification des choix et solutions de substitution envisagées.....	9
2 Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet.....	9
2.1 Bruit.....	9
2.2 Risques d'accident, d'explosion ou d'incendie.....	13
2.3 Paysage.....	14

Avis

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

1.1 Contexte, nature et périmètre du projet

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 sur :

- des aérodromes principalement destinés aux aéronefs à voilure fixe ;
- ou 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);
- ou 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 ailleurs sur la presqu'île (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"² et d'"hélisurface privée"³ et établissent chaque année des règles particulières d'utilisation sur le territoire 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 de Grimaud, par onze hélisurfaces⁴ destinées au transport à la demande et par de nombreuses 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 à six fois plus élevé.

2 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](#)).

3 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.

4 Il s'agit de 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: localisation des hélistations prévues : la Mort du Luc à Cogolin (1), Belieu à Gassin (2), le Pilon à Saint-Tropez (3), la Rouillère (5) et le Château de Pampelonne (6) à Ramatuelle . Source : étude d'impact.

Le total des mouvements actuels sur la péninsule, induit par les onze hélistations destinées au transport public à la demande, est estimé à 12 698 par an soit une moyenne de 34 mouvements journaliers, avec des pics de trafic journaliers d'une centaine de mouvements en période estivale. Ce nombre dépasse largement les seuils des arrêtés préfectoraux (200 vols/an par hélistation) dans le cadre initial dit des "hélistations responsables".

La solution globale envisagée consiste à convertir une partie des onze hélistations existantes sur la presqu'île de Saint-Tropez, en cinq hélistations. Quatre ont fait l'objet d'une évaluation environnementale en 2020 : La Mort du Luc (Cogolin), Belieu (Gassin), la Rouillère et le Château de Pampelonne (Ramatuelle). Le cinquième (Le Pilon, Saint-Tropez) fait l'objet de la présente évaluation. Il est important de noter que les hélistations restantes continueront de fonctionner, et qu'elles devront respecter les seuils de l'arrêté préfectoral.

1.2 Description du projet

L'opération consiste à transformer l'actuelle hélistation du Pilon en hélistation, avec un trafic prévisionnel de 1 342 vols / an.

Le terrain d'assiette est situé dans un secteur urbain dense, bordé par la mer au nord, un restaurant à l'ouest, un parking public au sud et à l'est. Des constructions en alignement à usage de commerces et de logements bordent l'avenue du Général de Gaulle au sud.

L'hélicoptère existante comprend : une aire d'approche et de décollage (FATO : Final Approach and Take Off area) circulaire matérialisée par un enrobé de 25 m de diamètre, un dégagement de 10 à 15 m autour de la FATO, une clôture grillagée périphérique et une zone d'accès avec un portail d'entrée. Les trouées et trajectoires d'approche et de décollage actuelles se trouvent face à la mer, avec un angle en approche de l'infrastructure de 280° au départ et 285° à l'arrivée.

L'hélicoptère comprendra une FATO circulaire de 11 m de diamètre, une aire de sécurité entourant la FATO, un poste de stationnement et une aire de protection. L'axe d'approche envisagé est orienté au 315° géographique sur la mer, sur une longueur dégagée de 1 216 m. Un balisage des zones d'interdiction de mouillage pour navires est envisagé, selon leur distance et tirant d'air.



Figure 2: Localisation de l'hélicoptère du Pilon (en bleu) à transformer en hélicoptère. Source : étude d'impact.

1.3 Procédures

1.3.1 Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

L'opération de création d'une hélicoptère, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumise à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement. Déposée (dossier complet) le 21/01/2021 au titre de l'autorisation préfectorale, elle entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 8. « aérodromes » « construction d'aérodromes dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2 100 mètres », du tableau annexe du R122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

1.3.2 Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

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 site est classé en zone AUP⁵, secteur AUP1 (esplanade du nouveau port) au plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 28/06/2018.

Un premier avis de la MRAe a été formulé en date du 19 mars 2020 sur la base du dossier de création de quatre hélistations sur les communes de Cogolin, Gassin et Ramatuelle dans le département du Var (avis MRAe n° 2020-2524).

1.4 Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants, fortement accentués par le contexte très urbanisé :

- le bruit lié au trafic aérien des hélicoptères ;
- les risques d'accident, d'explosion ou d'incendie liés à la présence et à l'usage de l'hélistation ;
- l'intégration paysagère de l'opération.

1.5 Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier indique que l'étude d'impact à produire dans le cadre du projet d'hélistation du Pilon, doit actualiser⁶ l'étude d'impact des quatre hélistations sur les communes de Cogolin, Gassin et Ramatuelle. Or, l'étude d'impact relative à la création d'une hélistation à Saint-Tropez ne porte que sur l'aire d'étude autour du Pilon et n'actualise pas l'étude d'impact qui a été précédemment soumise à la MRAe. La MRAe avait déjà attiré l'attention sur la nécessité d'une approche globale des impacts de l'opération de conversion des hélisurfaces en hélistations dans son ensemble. Le dossier est donc incomplet et ne saurait satisfaire aux exigences de l'article L122-1-1 III du code de l'environnement.

La MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact jointe à l'appui des demandes d'autorisation de création de quatre hélistations sur les communes de Cogolin, Gassin et Ramatuelle et d'évaluer globalement les incidences de l'ensemble du projet conformément au III de l'article L122-1-1 du code de l'environnement.

Le dossier indique qu'à terme, la presqu'île de Saint-Tropez devrait être dotée de cinq hélistations réglementées (Mort du Luc, Belieu, Rouillère, Château de Pampelonne, le Pilon) et de six hélisurfaces, ces dernières étant chacune limitées à 200 mouvements annuels (Karting, Pin du Merle, Kon-tiki, Pin

5 L'ouverture à l'urbanisation de la zone AUP nécessitera une modification du PLU.

6 Article L122-1-1 III : « les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet ».

Maria, Saint-Elme, Pasquiers). Or le projet n'offre toujours pas de garantie de respect des volumes de vols annoncés, ce qui rend hypothétique l'analyse de leurs incidences, susceptibles d'être sous-évaluées. Sur le seul plan environnemental, toute augmentation sensible nécessiterait une actualisation de l'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.

La MRAe recommande de présenter le dispositif réglementaire de restriction d'exploitation des hélistations et des hélistations ainsi que les modalités prévues permettant d'assurer le respect de ce dispositif.

1.6 Justification des choix et solutions de substitution envisagées

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 hélistations créées et des hélistations maintenues n'a fait l'objet d'analyses alternatives ; en particulier celle du Pilon, qui s'inscrit dans un milieu particulièrement urbanisé et fréquenté et dont la nécessité n'est finalement pas démontrée.

De même, la solution alternative d'une plate-forme en mer située plus au large, techniquement réalisable et de bien moindre impact acoustique, n'est même pas évoquée. En cela, le dossier ne respecte pas les dispositions de l'article R122-5 7°.

La MRAe recommande de justifier le choix retenu par une analyse comparative de solutions de substitution raisonnablement envisageables, intégrant des critères environnementaux (notamment le bruit).

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

2.1 Bruit

État initial en l'absence de projet

L'état initial traite uniquement des voies bruyantes et ne rend pas compte du contexte social, juridique et politique particulièrement tendu concernant les nuisances sonores des hélicoptères dans la presqu'île de Saint-Tropez. En témoignent, l'action contentieuse des riverains et des associations, l'annulation de l'arrêté préfectoral de 2017⁷, ou la condamnation de propriétaires d'hélistations 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 (SCoT) du Golfe de Saint-Tropez qui entend organiser la desserte aérienne du territoire tout en limitant les nuisances (objectif n° 43 du document d'objectifs approuvé le 2 octobre 2019).

⁷ Le juge a annulé l'arrêté préfectoral de 2017 fixant les restrictions particulières d'utilisation des hélistations « responsables » en tant qu'il ne prescrivait pas un plafond annuel de 200 mouvements pour chaque hélistation et a enjoint le préfet du Var à prendre un nouvel arrêté fixant ce plafond.

L'étude indique que, pour la situation existante (sans projet), l'émergence⁸ constatée aux points de mesures représentatifs des zones habitées au sud du site de l'opération, est inférieure à l'émergence admissible de 8 dB(A)⁹.

Sur la forme, l'état initial relatif au bruit est difficilement identifiable dans le dossier : alors qu'il s'agit du sujet essentiel pour un projet d'hélistation, il n'apparaît pas dans la table des matières et se présente sous la forme d'un sous-chapitre du chapitre relatif aux activités économiques.

La MRAe recommande de compléter l'état initial relatif au bruit et de décrire le contexte social, juridique et politique dans lequel se situe le projet.

Analyse des incidences

Des mesures ont été réalisées entre le 29 juillet et le 1^{er} août 2019 dans le cadre de l'étude acoustique réalisée par le bureau d'études A2MS en 2020, ce qui représente 20 mouvements d'hélicoptères. Les approches à l'arrivée et les décollages observés ont été globalement effectués selon la procédure CP1¹⁰, soit la plus bruyante, en raison de la présence d'un bateau échoué empêchant les phases d'approche selon les procédures CP2¹¹ et CP3¹² (moins bruyantes).

La modélisation acoustique montre que, si l'on opte pour une procédure CP1, les émergences admissibles sont dépassées pour la quasi-totalité des onze points récepteurs (sauf un) à partir du premier passage d'hélicoptère. L'étude acoustique conclut donc que la procédure CP1 est « à proscrire ». Or, le dispositif proposé n'offre pas la garantie d'une interdiction de l'utilisation de la procédure CP1 lors des phases d'approche sur la future hélistation du Pilon, comme préconisé dans l'étude acoustique

8 Article R1334-33 du code de la santé publique : « l'émergence globale dans un lieu donné est définie par la différence entre le niveau de bruit ambiant, comportant le bruit particulier en cause, et le niveau du bruit résiduel constitué par l'ensemble des bruits habituels, extérieurs et intérieurs, correspondant à l'occupation normale des locaux et au fonctionnement habituel des équipements, en l'absence du bruit particulier en cause ».

9 L'étude d'impact sonore détermine la valeur limite de l'émergence qui est égale à 5 dB (A) en période diurne (de 7 heures à 22 heures), valeur à laquelle s'ajoute un terme correctif de 3 dB(A), en fonction de la durée cumulée d'apparition du bruit particulier (durée supérieure à 20 minutes et inférieure ou égale à 2 heures).

10 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.

11 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.

12 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.

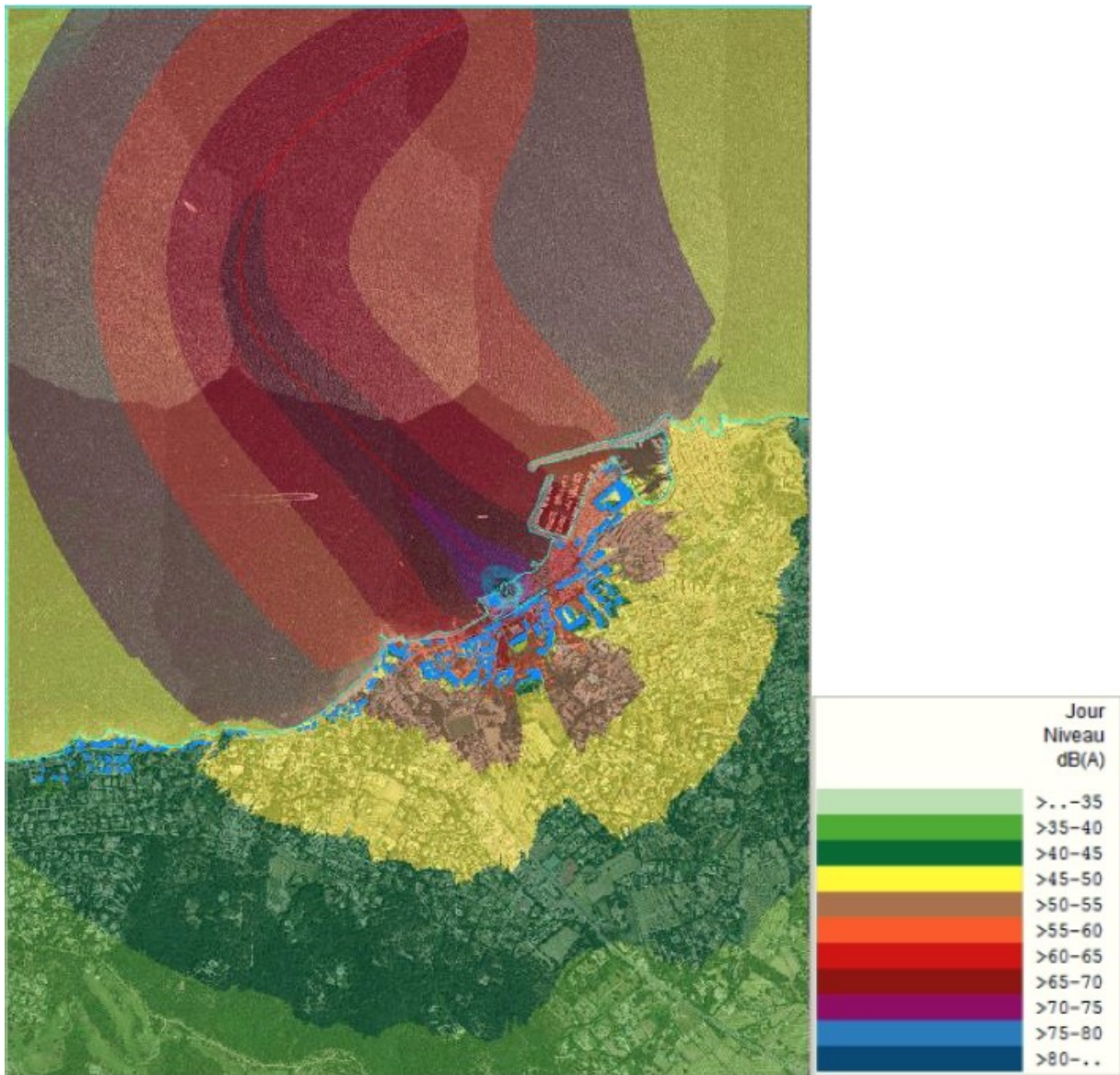


Figure 3: cartographie du niveau de bruit particulier à 1,70 m de hauteur dans le cas d'une procédure CP1 avec trouée de 1 216 m. Source : étude acoustique.

La MRAe recommande de présenter un dispositif garantissant l'interdiction de la procédure CP1 lors des phases d'approche sur la future hélistation du Pilon, ainsi que les modalités prévues permettant d'assurer le respect de cette interdiction.

Concernant les procédures CP2 ou CP3, la modélisation acoustique montre que l'impact sonore n'est admissible que dans la mesure où le nombre de rotations journalières est limité à 4. Au-delà, le dépassement serait au moins de 8 dB(A), ce qui est considérable en termes d'impacts auditifs. C'est pourquoi, selon le dossier, l'exploitation de l'hélistation devrait rester limitée à 2 ou 4 rotations quotidiennes, au regard des impacts sonores sur les habitations les plus exposées.

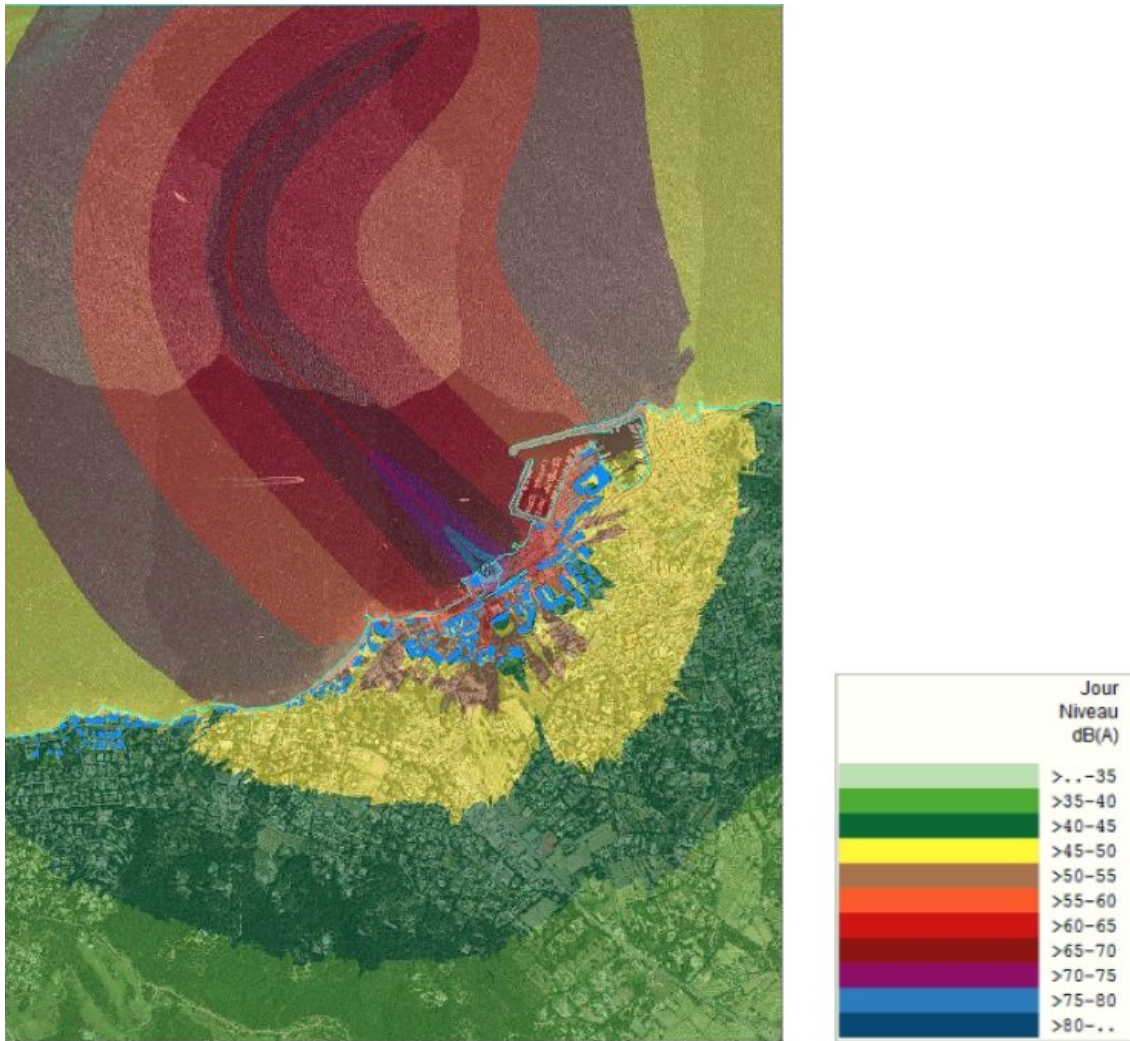


Figure 4: cartographie du niveau de bruit particulier à 1,70 m de hauteur dans le cas d'une procédure CP2 avec trouée de 1 216 m et pente à 12,5 %. Source : étude acoustique.

Au-delà de ce nombre maximal de rotations, l'étude acoustique spécifie que « la mise en place d'un écran en périphérie de l'hélistation permettrait d'apporter un gain substantiel au-devant des bâtiments les plus exposés et d'autoriser davantage de passages d'hélicoptères dans le respect des émergences admissibles, à l'exception du restaurant « Les Viviers du Pilon » en raison de sa situation et de sa proximité et pour lequel aucun scénario ne paraît satisfaisant ».

Or, l'engagement de la commune de Saint-Tropez, maître d'ouvrage, sur la mise en œuvre d'un mur anti-bruit pour limiter les incidences acoustiques de proximité n'est pas clairement établi par l'étude d'impact. L'étude indique dans le tableau 4 (milieu humain – impacts et mesures, impacts résiduels après mesures), qu'une mesure « MH2 création du mur anti-bruit » est prévue, mais aussi que l'opération prévoit « éventuellement des murs anti-bruit posés au sol et remplis de terre ». La MRAe relève que le dossier ne présente pas l'emplacement et les caractéristiques de l'écran acoustique (hauteur, longueur, matériaux...) et n'évalue pas ses incidences sur les nuisances sonores (gain

acoustique). Il n'est pas envisagé de suivre des impacts acoustiques du projet, qui permettrait de vérifier l'adéquation entre les gains acoustiques escomptés (à évaluer) et les impacts réellement constatés.

Par ailleurs, les conclusions de l'étude acoustique précisent qu'après l'application de mesures telles que l'interdiction de la procédure CP1 et la réalisation d'écrans acoustiques, les émergences subies au niveau du restaurant seront supérieures à l'émergence admissible.

Pour la MRAe, le niveau élevé des incidences sonores résiduelles conjugué à l'absence de mesures compensatoires présentées par le maître d'ouvrage, remettent en cause la faisabilité du projet et la validité de la démarche « éviter, réduire, compenser ».

Afin que la méthode d'évaluation des incidences environnementales soit conforme au code de l'environnement, la MRAe recommande à la commune de Saint-Tropez de justifier le projet au regard des incidences sonores résiduelles et de revoir en conséquence la démarche « éviter, réduire, compenser » appliquée au bruit et à ses effets sur la santé. .

L'étude d'impact propose de contrôler les niveaux sonores des hélicoptères fréquentant la future hélistation du Pilon, cependant, elle n'expose pas les modalités du contrôle (fréquence, caractéristiques des engins qui doivent être contrôlées, méthode, moyens, entité qui réalise le contrôle).

La MRAe recommande de décrire les modalités de contrôle du niveau sonore des hélicoptères et les mesures à mettre en œuvre si les résultats ne sont pas conformes aux objectifs attendus.

2.2 Risques d'accident, d'explosion ou d'incendie

Conformément aux normes de sécurité, l'hélistation sera équipée, contre le risque d'incendie, d'un extincteur de 50 kg à poudre BC, positionné à proximité de la manche à air, à l'entrée de l'hélistation. Il n'est pas prévu de station d'avitaillement sur l'hélistation.

Au-delà de la description technique faite, l'étude d'impact ne comprend pas, comme le requiert l'article R122-5 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 ne présente pas clairement les conséquences sur l'hélistation d'un incendie se déclarant dans le parking (et vice versa). De plus, la question de l'impact sur l'environnement d'une situation accidentelle (crash d'un hélicoptère au décollage ou à l'atterrissage) n'est pas évoquée.

La MRAe recommande de 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.

2.3 Paysage

Si l'opération comporte la création d'un mur anti-bruit évoqué précédemment, il est nécessaire de compléter le dossier par l'analyse de son impact paysager (à l'aide de photomontages) sur les perceptions visuelles depuis le voisinage immédiat (parking, restaurant, bâtiments le long de l'avenue du Général de Gaulle) et rapproché (bâtiments des résidences « Paris – Saint Tropez », « Le Bailly » et « La Caravelle »).

Si l'opération prévoit la création d'un mur anti-bruit, alors la MRAe recommande d'analyser son impact paysager sur les perceptions visuelles depuis le voisinage immédiat et rapproché, et de prévoir des mesures adaptées d'intégration paysagère.