

Le Monde

Sur la Riviera, le bruit des hélicos sème la discorde

Dès le printemps, de Saint-Tropez à Monaco en passant par Cannes, le ballet des hélicoptères pollue l'air comme la vie des habitants. Mais la lutte contre ce mode de transport est freinée par la manne économique qu'elle représente pour la région.

Par [Sofia Fischer](#) (Nice, correspondance) Publié le 14 mai 2023 à 07h00



Dans le golfe de Saint Tropez, le 7 septembre 2021. NICOLAS TUCAT / AFP

C'était il y a un an. Vincent Lindon, président du jury de la 75^e édition du Festival de Cannes, ouvrait les festivités en rappelant « *les tourments d'une planète qui saigne, qui souffre, qui étouffe et qui brûle dans l'indifférence des pouvoirs* ». Dehors, un tapis rouge « *écologique* » et des véhicules « *100 % électriques* ». Le consensus semblait unanime : le Festival devait se mettre au vert. Mais, cette année encore, la saison des compagnies d'hélicoptères de la Côte d'Azur démarre en fanfare.

Au printemps, bien avant les cigales, commence le bourdonnement incessant des engins transportant une clientèle très fortunée. Sur la côte, les hélicoptères mettent Saint-Tropez, Monaco, Nice et Cannes à un quart d'heure l'une de l'autre, moyennant 2 300 euros l'aller simple. Se rajoutent à ces taxis du ciel les nombreux engins privés. Un business qui fait fleurir les hélistations au point de faire du golfe de Saint-Tropez « *le plus gros héliport d'Europe* », selon la mairie de Ramatuelle.

Il suffit de disposer d'un espace dégagé de dimension suffisante et que la zone soit à peu près plane et dure pour se poser à deux pas des villas de VIP à louer pour le week-end. La plupart des privés atterrissent dans leur jardin ou dans celui du voisin. Les propriétaires qui « *prêtent* » leur terrain aux compagnies sont rémunérées « *100 à*

200 euros par pose, en fonction de leur emplacement », explique un ancien employé d'une entreprise d'hélicoptères étrangère. Ils peuvent gagner jusqu'à 1 600 euros par jour. « *Des sommes évidemment non déclarées* », assure-t-il.

L'Etat épinglé

« *On a pris l'habitude de baisser la tête et de se taire pendant la saison* », témoigne Olivier (il n'a pas souhaité donner son nom de famille), un menuisier de 51 ans. Sa famille habite à Ramatuelle depuis plus de cinq générations. Pour lui, il y a « *ceux qui viennent en hélico* » et les autres. L'été, lors des apéros dans le jardin, il a pris l'habitude d'interrompre la conversation quand sa maison est survolée. « *Parfois, on n'entend même pas la télé.* »

De nombreuses associations luttent depuis des années pour faire reconnaître la pollution engendrée. En 2021, le tribunal a donné raison aux riverains. Les juges ont épinglé l'Etat, qui a dû améliorer la réglementation. Depuis avril 2022, un décret ministériel vise à réguler le trafic sur l'ensemble du territoire national.

En juin, un arrêté préfectoral spécifique au golfe de Saint-Tropez a suivi. Le lieu est un « *hot spot national* », selon la sous-préfecture de Draguignan (Var), avec plus de 30 000 mouvements – un décollage et un atterrissage valent deux mouvements – par an. Des chiffres largement sous-estimés selon les associations. En 2020, un résident a ainsi fait constater par huissier « *les 98 passages quotidiens* » au-dessus de sa villa de Ramatuelle située derrière la plage de Pampelonne.

Transpondeurs coupés

L'épineuse question des hélicoptères était pourtant une priorité du sous-préfet à son arrivée, en 2018. « *J'étais très sceptique sur la façon dont les sociétés appréhendaient la loi et faisaient n'importe quoi* », explique Eric De Wispelaere, qui estime que les chiffres de ces entreprises souffraient d'un « *déficit de crédibilité* » à l'époque. Arrivant de Mayotte, le haut fonctionnaire avait découvert le ballet aérien incessant de la jet-set et les conflits larvés avec la population. Il déclarait vouloir régler tout cela coûte que coûte. Cinq ans plus tard, son discours est plus tempéré. « *C'est une manne économique importante pour la région* », constate-t-il.

La préfecture estime tout de même avoir réussi son pari : une baisse de 38 % des mouvements depuis 2019. Une chute qui peut aussi s'expliquer par « *le Covid-19 et puis aujourd'hui l'absence des Russes* », concède Eric De Wispelaere. Reste que l'arrêté préfectoral a localement « *considérablement durci* » la réglementation nationale. Du 15 juin au 15 octobre, il implique une interdiction des vols à l'heure du déjeuner et limite à huit par jour les mouvements sur les hélisurfaces commerciales et à quatre chez les privés.

Trois gendarmes ont été missionnés pour arpenter le territoire et croiser les déclarations des pilotes avec les analyses des radars. Un contrôle qui fait hausser les épaules de l'ancien opérateur de l'entreprise d'hélicoptère : « *De toute façon, on coupait les transpondeurs quand on arrivait sur le golfe.* »

Usages anachroniques

Parmi les mairies de la côte, Ramatuelle est de celles qui se battent sans relâche contre « *la banalisation de ce mode de transport et les pollutions qu'elle engendre* », assure Antoine Perez, au service des contentieux. Il voudrait que l'Etat soit plus « *transparent* » sur les données, comme pour toute pollution.

« *Pour le Festival de Cannes, impossible de savoir combien d'engins supplémentaires vont circuler au-dessus de nos têtes* », note-t-il. « *A l'heure du dérèglement climatique, les efforts doivent être consentis par tous. C'est à cette condition que l'acceptabilité sociale de la transition écologique et énergétique sera assurée* », souligne le maire, Roland Bruno, dans une tribune écrite avec Azzédine Taïbi, maire de Stains, en Seine-Saint-Denis, parue sur le site du [JDD le 5 avril](#).

Ses administrés subissent aussi des pollutions venues du ciel : celles des jets privés du Bourget dont le couloir aérien passe au-dessus de leurs têtes. « *Nos habitants ne peuvent plus continuer à payer (...) des usages devenus anachroniques au XXI^e siècle.* » Pour tenter de calmer les esprits, le sous-préfet du Var, lui, compte « *sur les progrès technologiques des hélicoptères électriques* ».