

**Extraction brute des commentaires de la consultation du public concernant la révision de la réglementation applicable aux hélicoptères
(format anonymisé)**

Date	Heure	Titre	Texte
27/02/2022	14:05	Non à l'activité croissante des aéronefs de loisirs à La Réunion!	A la Réunion, l'augmentation continue des mouvements aériens est très inquiétante: plus de 60000 mouvements sur une île minuscule, Pollution de l'air, pollution sonore, dommages croissants sur la faune: les oiseaux = passereaux endémiques, le seul rapace de l'île,(en danger critique d'extinction) : le papangue sont les premières victimes . Rien à ajouter si la biodiversité, la santé des réunionnais, leur qualité de vie semblent importante ou non aux yeux des 'décideurs'.
27/02/2022	16:34	Réduisons les nuisances sonore des aéronefs	L'île de la Réunion est le territoire français où la concentration des vols touristiques de hélicoptères et ULMs est de loin la plus élevée. Ces nuisances touchent l'ensemble de la population et la faune, en particulier l'avifaune endémique, espèces protégées et en voie rapide d'extinction, le bruit et le passage des aéronefs en étant une des causes. La population la plus touchée est celle qui réside à proximité des aérodromes et des hélistations. Mais de plus en plus des vols touristique courts et à basse altitude, avec dépose et reprise des touristes accroît les nuisances. La Réunion comporte trois cirques volcaniques, Cilaos, Salazie et Mafate, hauts lieux du tourisme de randonnée, où le passage incessant des hélicoptères crée un environnement sonore insupportable. le bruit y est en effet amplifié par la résonance sur les parois, et le nombre de passage peut atteindre cent en une matinée. De plus, l'énorme consommation de kérosène des aéronefs crée une pollution gazeuse importante. En cette période critique de lutte contre le réchauffement climatique, de protection de la biodiversité, ce tourisme aérien devrait être drastiquement réduit, il est d'un autre temps.
02/03/2022	11:01	PPBE	Bonjour Monsieur, Madame Les nuisances sonores sont beaucoup moins nuisibles que la pollution de l'air engendré par la combustion du kérosène. Il conviendrait de diminuer drastiquement le nombre de mouvements des aéronefs. Cette pollution vient s'ajouter aux trafics des véhicules terrestres particulièrement dense dans la région. Pour désengorger l'aéroport de CDG L'état français devrait aménager un aéroport ailleurs en région parisienne. Beaucoup de personnes souffrent de maladies dues à la pollution de l'air ambiant. Bonne journée à vous

04/03/2022	10:34	révision réglementation applicable aux hélisurfaces	<p>Nous avons 2 sujets hélicoptères pour Cannes la Bocca (06150) qui engendrent des nuisances sonores très élevées pour les riverains . 1) Depuis de nombreuses années, des survols en provenance notamment de l'hélistation du Quai du Large à Cannes qui ne respectent pas le point de report HE en mer, ni en trajectoire (ils coupent au dessus de l'avenue de la Roubine), ni en hauteur (bien inférieure aux 500 Ft = 150 m à respecter). 2) Introduction par la DGAC de la notion de 'tour de piste ' hélicoptère dans les instructions aéronautiques en novembre 2019 , sans consultation ni même information préalables des associations et des élus au sein du processus de la Commission Consultative de l'environnement de l'aéroport de Cannes Mandelieu . Ce dévoiement du décret du 20 octobre 2010 induit des survols à très basse hauteur sur Cannes Ouest et extrêmement bruyants s'agissant d'hélicoptères . Afin d'apporter une réelle amélioration pour la tranquillité des riverains, notre association formule les souhaits suivants : - Interdiction de manière claire des ' tours de piste hélicoptères ' pour qualification des pilotes (interprétation récente du décret de 2010 par la DGAC) . - Interdiction des vols touristiques et panoramiques en provenance du Quai du Large , déjà interdits depuis l'Aéroport de Cannes Mandelieu car situé en zone à forte densité de population (décret 2010) . - Interdiction de survol de Cannes la Bocca hors sécurité civile . - Avoir une présentation des circuits standards autorisés . - Que soit introduit dans l'arrêté de Cannes Mandelieu ou dans un arrêté spécifique : les interdictions précitées, le respect des trajectoires, la procédure moindre bruit propre aux hélicoptères et les hauteurs minimales pour les points de report HE et HW , permettant des sanctions réelles pour les contrevenants . Pour le SID ,association cannoise .</p>
------------	-------	---	---

05/03/2022	17:09	Ramatuella	<p>Messieurs, Depuis plusieurs années maintenant, nous assistons impuissants à une augmentation du trafic d'aéronefs au dessus de nos têtes. Je voudrais revenir sur la notion de 'transport public' mise en avant par les compagnies privées ; Le dictionnaire indique qu'un 'transport public est un service destiné au plus grand nombre (pour faire simple) : A 800€; le transfert Nice - Saint Tropez et compte tenue du salaire médiant dans le Golfe de St Tropez, il apparaît comme évident que ce 'service' s'adresse à une infime minorité, donc non destiné au plus grand nombre Ce juteux marché, profite à des compagnies privées dont le siège social est le plus souvent HORS département du Var (à l'exception de RCE qui exploite un hélicoptère à Grimaud (distant de seulement 13 kilomètre par la route.....) HELI AIR MONACO, MONT BLANC HELICOPTERE, sans parler des hélicos appartenant à des privés font fi des règlementations établies au cours de ces dernières années (non respect des horaires, survol de nos maisons à très basse altitude, survol de la Plage Pampelonne et amende d'un montant ridicule. En cette période où l'on nous invite à respecter l'environnement en nous demandant, ce qui est tout à fait normal, de privilégier les transports en commun, d'économiser l'eau, d'acheter des véhicules moins polluants, je trouve très 'curieux' que le Ministère soit aussi arrangeant voire laxiste avec ces compagnies qui ne connaissent que le son des billets de banque (Là, on est à des années lumières du Service Public) et qui pourrissent la vie de milliers de personnes Une nouvelle saison s'annonce ; Je suis RESIDENT à l'année sur Ramatuella, et suis très attaché à mon cadre de vie qui a bercé mon enfance et que j'aimerais transmettre aux miens. Monsieur le Maire de Ramatuella, a fait de cette lutte la sienne : Il bénéficie à ce titre de MON TOTAL SOUTIEN. Si Madame la Ministre de l'Environnement, passe par notre beau Village, qu'elle s'arrête 1 heure à la maison ; Elle aura l'occasion de voir et surtout d'entendre notre quotidien durant la moitié de l'année Recevez, Messieurs, mes salutations les meilleures</p>
08/03/2022	18:22	Réponse à la Consultation du public concernant la révision de la réglementation applicable aux hélisurfaces	<p>La réglementation doit être établie en respectant toutes les demandes des riverains concernés.</p>

09/03/2022	09:53	Amendements département de la Réunion arrêté de 95	<p>Propositions KOLAIR974 - Réunion – amendements arrêté du 6 mai 1995</p> <p>Exposé des motifs</p> <p>Les activités touristiques aériennes ont connu un développement exponentiel à la Réunion (974) depuis 2017. Ce département compte ainsi à ce jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le plus grand nombre d'hélicoptères et d'ULM de tous les départements français : une quarantaine d'hélicoptères et une centaine d'ULM sur une superficie de 2 500 km² , - 10 fois plus d'engins au km² que la moyenne nationale pour les hélicoptères commerciaux, et certainement le même ratio pour les ULM, - concernant ces derniers, la ville de Saint-Paul située dans l'ouest héberge « l'une des bases les plus actives d'Europe », selon la Mairie. <p>Cette situation est la conséquence directe de la promotion à tout crin du tourisme aérien ces dernières années. La densité de population de l'île étant aussi l'une des plus fortes de France, toutes les populations vivant à proximité ou sous les trajectoires aériennes permettant de se rendre sur des zones touristiques sont impactées.</p> <p>La situation est d'autant plus critique que les paramètres géographiques de l'île créent des phénomènes de résonance particuliers, dans les cirques notamment, alors que les conséquences des survols cumulés n'ont jamais fait l'objet d'une étude d'impact, ni sur les faunes et flores endémiques ni sur les populations survolées. Cette situation est particulièrement criante à la Réunion mais les autres DOM COM sont également concernés compte tenu de leurs tailles réduites et de leurs caractéristiques géographiques. Au cas particulier, les hauteurs minimales de survol à la Réunion sont comprises en 1 000 et 3 300 pieds en fonction du type d'agglomération survolée, mais ces altitudes sont insuffisantes au regard de la densité de la population survolée.</p> <p>Ainsi, l'arrêté du 6 mai 1995 applicable nationalement s'avère complètement inadapté afin de réguler correctement l'activité de tourisme aérien dans les DOM COM.</p> <p>Les présentes propositions visent à adapter cet arrêté à la situation particulière des DOM COM compte tenu de leur insularité, de leurs caractéristiques géographiques et des densités de populations face au développement exponentiel du tourisme aérien dans ces régions.</p> <p>Arrêté n° du modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères NOR : TRAA2204997A Article 2 TITRE 1er : Généralités (Articles 1 à 4)</p>
------------	-------	--	---

		<p>Après l'article 1er, est inséré l'article 1-1 ainsi rédigé :</p> <p>Article 1-1 - Au sens du présent arrêté, un VTOL (vertical take-off and landing) est un aéronef plus lourd que l'air à décollage et atterrissage verticaux remplissant l'ensemble des conditions suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none">1. il est doté de plus de deux unités de levage ou de poussée utilisées pour fournir une portance pendant le décollage ou l'atterrissage vertical ;2. il comporte au plus neuf sièges passagers ;3. sa masse maximale autorisée au décollage est inférieure ou égale à 3 175 kg. <p>Le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser l'utilisation d'une hélistation située en France métropolitaine par certains VTOL. Dans le cas d'une hélistation créée en France métropolitaine conformément aux dispositions du chapitre II du Titre II ci-après, cette autorisation est délivrée par le préfet après avis du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile.</p> <p>Commentaire :</p> <p>Le VTOL est un aéronef dont les caractéristiques techniques sont inadaptées pour les DOM COM : envergure excessive, consommation de carburant, pollution atmosphérique, et nuisances sonores.</p> <p>Modification de l'article 3 de l'arrêté du 6 mai 1995</p> <p>A l'article 3, supprimer la notion d'agglomération pour les DOM COM et instaurer une altitude unique de survol fixée à 1 500 mètres soit 5 000 pieds sur tous les DOM COM</p> <p>Commentaire :</p> <p>La possibilité d'avoir plusieurs altitudes minimales de survol en fonction de la taille des agglomérations n'est pas applicable en outre-mer car les habitations sont diffuses et étendues sur tous les territoires.</p> <p>TITRE II : Hélistations (Articles 5 à 10)</p> <p>Modification de l'article 8 de l'arrêté du 6 mai 1995</p> <p>A l'article 8.3, ajouter :</p> <ul style="list-style-type: none">- dans les DOM COM, la note d'impact devra couvrir l'impact de toutes les trajectoires envisagées par les aéronefs sur tout le territoire du DOM ou du COM concerné,- la note d'impact devra évaluer les effets des survols sur les faunes et flores endémiques et sur les populations survolées en tenant compte des effets du cumul des survols sur tout le territoire. <p>Commentaire :</p> <p>Les notes d'impact se contentent actuellement d'évaluer l'impact autour des hélistations. Or la basse altitude de la plupart des vols, l'exiguïté des territoires des DOM COM, et, pour la Réunion, le cumul important des survols tous engins confondus imposent que l'impact de l'activité aérienne soit mesuré sur tout le territoire</p>
--	--	---

			<p>Modification de l'article 9 de l'arrêté du 6 mai 1995</p> <p>Le 1er alinéa du 9.1 est modifié comme suit :</p> <p>Il est prescrit au pétitionnaire d'en faire mention dans deux journaux à diffusion régionale, et d'installer un panneau informant du projet d'hélistation sur l'axe routier le plus proche du terrain concerné.</p> <p>Le 2è alinéa du 9.1 est modifié comme suit :</p> <p>La décision d'autorisation ou de refus de création du préfet ou du préfet maritime est prise par arrêté motivé après avis du directeur de l'aviation civile, du directeur interrégional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins, du président du comité interarmées de circulation aérienne militaire, du directeur régional des douanes territorialement compétent, du directeur régional de l'environnement et des résidents après procédure de consultation publique et, en ce qui concerne les hélistations en mer, du directeur des affaires maritimes.</p> <p>Le dernier alinéa du 9.3 est modifié comme suit :</p> <p>9.3. Modification ou retrait d'autorisation.</p> <p>Selon une procédure de recueil des avis identique à celle de l'autorisation de création, le préfet ou le préfet maritime peut modifier, suspendre ou retirer l'arrêté autorisant la création de l'hélistation, notamment dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">- l'hélistation ne remplit plus les conditions techniques et juridiques qui avaient permis d'accorder l'autorisation ;- il n'y a plus de bénéficiaire identifié ;- le bénéficiaire ne désire plus utiliser l'hélistation ;- l'hélistation a cessé d'être utilisée par des aéronefs depuis plus de deux ans ;- elle s'est révélée dangereuse pour la circulation aérienne ;- il en a été fait un usage abusif ou incompatible avec le caractère " spécialement destiné au transport public à la demande " ;- en cas d'infractions aux lois et règlements d'ordre public, notamment aux prescriptions douanières, ainsi que pour des motifs intéressant la sûreté de l'Etat ou la défense ;- en cas de manquement grave aux dispositions du code de l'aviation civile ;- l'utilisation de l'hélistation génère des nuisances phoniques dépassant les niveaux prévus dans la note d'impact ou, à défaut de note, ayant porté une atteinte grave à la tranquillité du voisinage ;- dans les DOM COM, l'utilisation de l'hélistation génère des nuisances phoniques dépassant les niveaux prévus dans la note d'impact ou, à défaut de note, portant une atteinte grave à la tranquillité publique des résidents du DOM ou du COM concerné.
--	--	--	---

		<p>Pour l'application de ce dernier cas à une hélistation existante n'ayant pas de note d'impact, le préfet peut subordonner sa décision à la production d'une note d'impact fournie par le propriétaire et l'exploitant de l'hélistation, comportant :</p> <ul style="list-style-type: none">- l'état des niveaux sonores autour de l'hélistation et sur toutes les trajectoires de vol empruntées par les aéronefs en l'absence de fonctionnement de l'hélistation ;- l'état des mouvements journaliers prévus pour revenir à une situation tolérable. Les données de cette note d'impact servent alors de référence. <p>Commentaire :</p> <p>Les notes d'impact se contentent actuellement d'évaluer l'impact autour des hélistations or la basse altitude de la plupart des vols, l'exigüité des territoires des DOM COM, et, pour la Réunion, le cumul important des survols tous engins confondus, imposent que l'impact de l'activité aérienne soit mesuré sur tout le territoire survolé. Il en est de même dans d'autres zones de métropoles et les études doivent donc mesurer les impacts des survols et pas seulement les impacts des mouvements autour des hélistations.</p> <p>Article 4</p> <p>TITRE III : Hélistations (Articles 11 à 17)</p> <p>CHAPITRE Ier : Dispositions générales (Articles 13 à 11)</p> <p>L'article 11 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>Article 11 - Les hélistations sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel.</p> <p>Le caractère occasionnel d'utilisation d'une hélistation résulte :</p> <p>1/ soit de l'existence de mouvements peu nombreux.</p> <p>Dans ce cas, les deux limitations suivantes devront être respectées :</p> <ul style="list-style-type: none">- le nombre de mouvements annuel inférieur à 200 ;- et le nombre de mouvements journalier inférieur à 20, <p>(un atterrissage et un décollage constituant deux mouvements).</p> <p>Dans le décompte des mouvements, n'interviennent pas les mouvements d'hélicoptères réalisés dans le cadre de la formation des pilotes en double commande avec un instructeur, si ces hélistations ont été identifiées comme telles dans les dossiers déposés par les centres de formation agréés ou déclarés auprès de leur autorité de tutelle.</p> <p>Dans les DOM COM, les plafonds annuels et journaliers sont respectivement ramenés à 100 et 10.</p> <p>Commentaire :</p> <p>Le nombre de mouvements journaliers et annuels d'une hélistation plafonnés à respectivement 20 et 200 sont excessifs pour les DOM COM qui ne peuvent absorber de tels volumes sur des territoires aussi exigus et dont</p>
--	--	--

		<p>les caractéristiques géographiques entraînent des phénomènes de résonance importants. Il est donc proposé de plafonner le nombre maximal de mouvement à 10 et 100 dans les DOM COM.</p> <p>2/ soit de mouvements relativement nombreux pendant une période courte et limitée. Ce cas, correspond à des évènements exceptionnels et temporaires susceptibles d'engendrer des dépassements des limitations précitées, pour :</p> <ul style="list-style-type: none">- des vols de travail aérien ; ou- des vols locaux avec emport de passagers tels que définis à l'article R. 330-1 du code de l'aviation civile (à raison de trois jours maximum par semaine pendant trois mois consécutifs). <p>L'opérateur de l'hélicoptère ou son représentant doit en informer les autorités préfectorales avant le début des opérations.</p> <p>La disposition prévue au 2/ du présent article n'est pas applicable dans les DOM COM.</p> <p>Commentaire</p> <p>Les DOM COM n'ayant pas de saisonnalité, le tourisme aérien y est pratiqué toute l'année. Il n'y a donc aucune raison pour que le nombre de mouvements puisse être relevé même temporairement pour une quelconque raison.</p> <p>Article 6</p> <p>Après l'article 11, est inséré l'article 11-1 ainsi rédigé :</p> <p>Article 11-1 – Les hélisurfaces sont notamment interdites :</p> <p>1/ A l'intérieur des agglomérations telles que définies à l'article 3 ci-dessus, sauf à titre exceptionnel, afin d'exécuter certaines opérations de transport public ou de travail aérien. L'autorisation spéciale prévue à l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile est, dans ce cas, prise par le préfet, après avis du maire de la commune, du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, du directeur zonal de la police aux frontières ou du directeur central de la police aux frontières pour la zone Ile-de-France, du directeur régional des douanes et du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Elle peut notamment préciser les cheminements à utiliser.</p> <p>Dans les DOM COM, cette autorisation spéciale prévue à l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile est prise après étude d'impact, avis du maire de la commune, du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, du directeur zonal de la police aux frontières, du directeur régional des douanes et du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement et des résidents après une procédure de publicité légale.</p> <p>Commentaire</p> <p>La création d'hélisurfaces dans les DOM COM ne peut en aucun cas être décidée sans concertation avec la population.</p>
--	--	--

		<p>2/ A l'intérieur de zones situées aux abords des aérodromes définies par l'arrêté du 22 février 1971 portant réglementation de l'utilisation d'hélicoptères aux abords des aérodromes, sauf accord de la personne dont relève de l'aérodrome.</p> <p>La disposition prévue au 2/ du présent article n'est pas applicable dans les DOM COM.</p> <p>Commentaire</p> <p>Il n'est pas possible de créer une hélicoptère à proximité d'un aérodrome existant dans les DOM COM car les nuisances cumulées générées ne sont pas acceptables compte tenu de l'exiguïté des territoires.</p> <p>3/ A l'intérieur des secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense visés par l'article L. 1321-2 du code de la défense, sauf dérogation exceptionnelle accordée par le préfet, après avis conforme du ministre de la défense.</p> <p>Les interdictions prévues aux 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas aux opérations urgentes d'assistance et de sauvetage.</p> <p>Article 10</p> <p>CHAPITRE II : Hélicoptères à terre (Articles 14 à 15-2)</p> <p>L'article 14 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>Article 14 - Sous réserve des interdictions ou des limitations imposées en application de l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile, les hélicoptères à terre sont utilisés sans autorisation administrative préalable.</p> <p>L'autorité préfectorale peut, à tout moment, demander aux opérateurs la liste des mouvements réalisés par un ou plusieurs hélicoptères sur une hélicoptère.</p> <p>Cette demande, qui précise la période sur laquelle elle porte, est assortie d'un délai de réponse qui ne peut être inférieur à cinq jours ouvrés. A défaut de réponse de l'opérateur dans le délai imparti, l'utilisation de l'hélicoptère peut lui être interdite par le préfet.</p> <p>Tout mouvement d'hélicoptère effectué jusqu'à 150 mètres d'une hélicoptère est comptabilisé comme effectué sur cette hélicoptère.</p> <p>Dans les DOM COM, la limite de 150 mètres indiquée à l'alinéa 3 du présent article est portée à 600 mètres.</p> <p>Commentaire</p> <p>Compte tenu des phénomènes de résonance spécifiques à la géographie des DOM COM, la limite de 150 mètres est portée à 600 mètres.</p> <p>Les seuils de mouvements mentionnés à l'article 11 sont appréciés sur l'année civile en cours dans le périmètre mentionné à l'alinéa précédent.</p> <p>Article 19</p> <p>TITRE IV : restrictions d'utilisation (Articles 18 à 18-2)</p> <p>Après l'article 18, sont insérés les articles 18-1 et 18-2 ainsi rédigés :</p>
--	--	--

			<p>Article 18-1 - Pour les hélistations mentionnées à l'article 7, le volume de trafic peut être limité par le préfet. Cette limitation est variable selon les plates-formes et elle est à apprécier par l'autorité préfectorale en fonction des critères d'environnement et d'usage. Si le préfet décide de limiter le trafic, les nombres maximaux de mouvements qu'il fixe ne peuvent pas être supérieurs à 5 000 par an et 100 par jour.</p> <p>Dans les DOM COM, les nombres maximaux de mouvements ne peuvent pas être supérieurs à 2 000 par an et 25 par jour.</p> <p>Commentaire</p> <p>Afin de tenir compte de l'exiguïté des territoires des DOM COM, le nombre maximal de mouvements est plafonnée à 2 000 par an et 25 par jour.</p> <p>Article 18-2 – Conformément à l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile, l'utilisation d'une hélisurface mentionnée à l'article 11 peut être restreinte ou interdite par le préfet ou le préfet maritime notamment dans les cas suivants :</p> <p>1/ lorsqu'il en résulte des nuisances phoniques ayant porté une atteinte grave à la tranquillité du voisinage, le cas échéant à la demande de personnes ayant la jouissance de lieux d'habitation situés à moins de 150 mètres d'une hélisurface située à l'extérieur des agglomérations telles que définies à l'article 3.</p> <p>Dans les DOM COM, la limite de 150 mètres définie à l'alinéa 2 du présent article est portée à 600 mètres.</p> <p>Commentaire</p> <p>Compte tenu des phénomènes de résonance spécifiques à la géographie des DOM COM, la limite de 150 mètres est portée à 600 mètres.</p> <p>2/ lorsqu'il en a été fait un usage non conforme aux dispositions des articles 11 à 18 du présent arrêté ou en cas d'infraction à l'autorisation délivrée en application de l'article D. 132-6-2 du code de l'aviation civile.</p>
--	--	--	--

09/03/2022	09:56	Amendement Code AC	<p>Décret n° du instituant une sanction administrative en cas de manquement à la connaissance des règles encadrant l'utilisation des hélistations</p> <p>L'Association de Défense des Résidents de la Réunion - KOLAIR974 présente la modification suivante à la proposition de modification de l'article R160-16 du code de l'AC</p> <p>NOR : TRAA2205004D</p> <p>Décrète :</p> <p>Article 1er</p> <p>Après l'article R. 160-15 du code de l'aviation civile sont ajoutés les articles R. 160-16 à R. 160-19 ainsi rédigés :</p> <p>« Article R. 160-16 – Le non-respect des mesures prises en application des dispositions des articles D. 132-6-1 et D. 132-6-2 est passible d'une amende administrative dont le montant ne peut excéder 7 500 € pour une personne physique et 37 500 € pour une personne morale par manquement constaté »</p> <p>Commentaire :</p> <p>Le montant des amendes administratives fixé à 750 € par manquement pour une personne physique et à 3 750 € par manquement pour une personne morale s'avère insuffisamment dissuasif.</p> <p>L'objectif de la présente rédaction est de décupler le montant des amendes administratives afin que la peur de la sanction soit réelle auprès des opérateurs et pilotes d'hélicoptères atterrissant ou décollant hors d'un aérodrome.</p>
------------	-------	--------------------	---

09/03/2022	09:58	Proposition de modification Article D 132-6-1	<p>L'Association de Défense des Résidents de la Réunion - Kolair974 propose la modification suivante :</p> <p>Décret n du modifiant la section 3 du chapitre II du titre III du livre Ier de la partie réglementaire (Décrets simples) du code de l'aviation civile, relative à l'atterrissage et au décollage des hélicoptères. NOR : TRAA2205002D</p> <p>Article 3</p> <p>L'article D. 132-6-1 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>Art. D. 132-6-1. - Les hélisurfaces sont interdites dans les agglomérations sauf autorisation spéciale délivrée par arrêté préfectoral et réservée à certaines opérations de transport public ou de travail aérien.</p> <p>En dehors des agglomérations, le préfet peut, par arrêté, soumettre à déclaration préalable ou réglementer l'utilisation d'hélisurfaces sur une commune lorsque cette utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement.</p> <p>Les hélisurfaces doivent être équipées d'un système agréé de comptage des mouvements permettant un contrôle continu et fiable de leur nombre de mouvement.</p> <p>Dans les DOM COM, la création d'une hélisurface est soumise aux formalités de publicité légale, à une étude d'impact et à une déclaration préalable où qu'elle soit implantée.</p> <p>A tout moment, une hélisurface peut être interdite ou faire l'objet des limitations mentionnées à l'article D. 132-6-2 par le préfet ou, pour les hélisurfaces en mer, par le représentant de l'Etat en mer lorsque son utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique, à la sécurité publique, à la protection de l'environnement, à la défense nationale ou à la sécurité nationale.</p> <p>Les dispositions du présent article ne sont pas applicables :</p> <ol style="list-style-type: none">1 Aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire ;2 Aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes et des biens ;3 Aux aéronefs qui n'appartiennent pas à l'Etat effectuant une mission d'Etat. <p>Commentaire :</p> <p>La rédaction qui laisse au Préfet la seule possibilité de soumettre à déclaration préalable la création d'une hélisurface s'avère insuffisamment protectrice pour des territoires aussi fragiles que les DOM COM, en particulier à la Réunion, dont les cirques et remparts sont classés au Patrimoine mondial de l'UNESCO.</p> <p>L'obligation de publicité légale permet également aux riverains d'être informés de la potentielle création de l'hélistation et de participer à l'étude d'impact.</p> <p>De telles créations d'hélisurfaces dans les DOM COM doivent donc systématiquement être autorisées après concertation et étude préalable.</p>
------------	-------	---	---

			<p>De plus, le nombre de mouvements doit être enregistré de manière fiable et ne pas relever du seul caractère déclaratif par les opérateurs afin d'éviter tout abus.</p>
--	--	--	---

09/03/2022	11:09	Amendements Réunion - sanctions	Complément par l'Association de Défense des Résidents du Département de la Réunion - KOLAIR974 Mouvements d'hélicoptères « Art.R. 571-97-1.-Est puni de la peine prévue pour les contraventions de la 5e classe le fait : 1° De pratiquer les vols interdits en application de l'article L. 571-7 ; 2° De ne pas respecter les procédures à moindre bruit mentionnées à l'article R. 571-31-3 ; 3° De ne pas tenir à jour le registre prévu à l'article R. 571-31-5 ou de ne pas le laisser consulter. » 4° amendement de l'article R 160-1 du code de l'aviation civile pour obtenir compétence concernant la problématique des transpondeurs qui sont désactivés, pouvant également avoir un impact environnemental. Nous constatons dans la liste des infractions prévue à cet article ne prévoit pas la violation d'une telle obligation.
12/03/2022	12:13	Nuisances transport passagers hélicoptère	Bonjour. Pour participation à la consultation mise en ligne je tiens à m'associer entièrement aux actions et souhaits autant de la Commune de Ramatuelle que des associations de citoyens locales impliquées . Depuis maintenant trop longtemps ce mode de déplacement est une nuisance sonore insupportable pour la presque île de Saint-Tropez et plus particulièrement la Commune de Ramatuelle. Au-delà, ce mode de transport n'est plus en phase avec les recommandations pour la transition énergétique - et écologique-. Je vous demande sinon de supprimer totalement la traversée de cette zone pour le moins de la réduire drastiquement et contrôler efficacement pour ce qui doit être des helisurfaces familiales. Pour mémoire il existe une hélistation à Grimaud et un aéroport à La Môle. Plutôt que de chercher des solutions mal comprises ou acceptées il conviendrait pour la satisfaction de tous d'améliorer la desserte routière. La frange d'utilisateurs pressés y trouverait aussi son compte. Respectueusement.

12/03/2022	17:32	Commentaires du Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères (SNEH).	<p>Cet Arrêté National pour régler une situation locale ne s'impose pas. Il ne réglera pas les problèmes rencontrés dans la presqu'île de Saint Tropez. Seul, le déploiement d'hélistations à terre et en mer comme le réclame les professionnels depuis des dizaines d'années pourra apporter une solution viable. Cet Arrêté générera des multiples problèmes dans d'autres zones géographiques, qui aujourd'hui en sont préservés. Cet Arrêté, doit nommément s'appliquer aux ULM classe 6, qui exercent chaque jour les mêmes activités de transport public et travail aérien que les hélicoptères. Aucune source d'information préalable à l'utilisation d'une hélisurface pour que le pilote puisse s'informer de la situation administrative de l'hélisurface n'est mentionnée dans l'Arrêté. Ou les pilotes peuvent ils trouver cette information ? Sur quelle base juridique un pilote pourrait il être sanctionné sans information disponible ? La description des missions devraient être la même dans l'Arrêté et le Décret à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mission de caractère sanitaire ou humanitaire - mission de protection des personnes et des biens <p>Arrêté :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Article 4 <p>celui ci devrait explicitement exclure du décompte des mouvements les vols mentionnés à l'article 3 de Décret et les missions de travail aérien</p> <ul style="list-style-type: none"> - Article 6 11-1 3° <p>il faut ajouter que ces interdictions ne s'appliquent pas non plus aux missions de l'article 3 du Décret</p> <ul style="list-style-type: none"> - Article 7 <p>il est nécessaire de reprendre les exclusions de l'article 3 du Décret</p> <ul style="list-style-type: none"> - Article 11 <p>nous souhaitons l'ajout des missions mentionnées à l'article 3 du Décret pour la cohérence des textes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Article 14 <p>le délai d'instruction ne peut être doublé le délai maximum est toujours celui retenu par l'Administration il faut maintenir le délai à 30 jours</p> <ul style="list-style-type: none"> - Article 15-1 <p>cet article doit reprendre les exclusions de l'article 3 du Décret</p> <ul style="list-style-type: none"> - Article 15-2 <p>les mêmes exception qu'au 15-1 doivent s'appliquer</p>
------------	-------	--	--

			<p>Concernant la validité de la carte d'hélicoptère divisée par 2, pour être ramenée à 5 ans, nous anticipons un fort engorgement du circuit d'instruction des demandes et des délais en forte augmentation. Restant à votre écoute, pour développer nos commentaires si nécessaire Cordialement</p>
--	--	--	--

13/03/2022	09:56	Trop d heliports	Inadmissible l incompréhension sur le nombres d helistations sur un certain périmètre. Chez nous 8 helistations sur un rayon 3km environ un nombres considérables de survoles maisons plus les voitures chauffeurs sur chemins de terres privés sans aucuns redpects des riverains. Nous recevons toute la presqu'île.. Et ça pas normal.. Plus atterissages dans endroits remarquables protégés avec dès espèces sauvages animaux plus végétations ..égale polutions de notre environnement quand l heure est à l ecologie..et vous-même venez nous donner leçons sur la nécessité des hélicoptères..
13/03/2022	10:29	Protéger la presquile	La presqu'île fait l'objet d'une pollution abondante l'été sans justification par une débauche d'hélicoptères qui pourraient être évitée. La transition énergétique et le caractère fragile de la presqu'île justifient d'interdire les vols pendant l'Été en dehors des vols liés à la santé et à la sécurité. Les poses et déposés hors hélisurface posent aussi problème
14/03/2022	08:36	Pour l'interdiction des déplacements de loisir en hélicoptère	Les hélicoptères sont nuisibles pour l'environnement (bruit intense, gaz d'échappement...). Ils ne doivent pas être autorisés pour des déplacements de loisir ou de confort et être limités à la sécurité civile ou militaire en particulier dans des zones de villégiature comme le bord de mer et en particulier la presqu'île de Saint-Tropez.
14/03/2022	13:02	AVIS ASSOCIATION CITOYENNE de SAINT-PIERRE-REUNION	Bonjour, nous vous transmettons le lien de notre avis argumenté et mis en forme, ce type de site ne permettant toujours pas en 2022 (!) de joindre un fichier pdf. Notre avis, rendu public en toute transparence : http://citoyennedestpierre.viabloga.com/files//20210314_AVIS_ACSP_REUNION_Consultation_publicue_HELI_SURFACES.pdf Par sécurité, copie a été envoyée par lettre recommandée AR au Ministère de la Transition Ecologique. Bien cordialement.

14/03/2022	17:14	contribution à la révision de la réglementation des hélisurfaces	<p>Bonjour,</p> <p>je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les contributions de la commune de Saint-Tropez.</p> <p>"La Commune de Saint-Tropez a bien pris connaissance du projet de révision de la réglementation applicable aux hélisurfaces, projet mis à la disposition du public et pour lequel vous sollicitez notamment les contributions des communes concernées.</p> <p>Cette contribution me paraît très utile compte tenu des spécificités de notre territoire.</p> <p>C'est en effet le « spot » national le plus important en matière de transport par hélicoptère avec environ 23 000 mouvements chaque année.</p> <p>Vous le savez certainement, les conditions de circulation de ces hélicoptères dans le Golfe de Saint-Tropez, en période estivale, suscitent depuis plusieurs années, un fort mécontentement et de vives réactions de la part des riverains et des élus. Cette situation s'est encore dégradée cet été à la suite de décisions de justice qui ont annulé le dispositif préfectoral particulier de suivi et d'encadrement de la desserte du Golfe en hélicoptère.</p> <p>C'est dans ce contexte que je vous présente ci-après, la contribution de la Commune qui vous permettra, je l'espère, de tenir compte dans votre réglementation, des spécificités qui composent notre territoire :</p> <p>D'une part, la Commune s'associe pleinement et reprend à son compte l'ensemble des contributions des douze maires de la Communauté de Commune du Golfe de Saint-Tropez, dans le cadre d'une action concertée et coordonnée.</p> <p>D'autre part, je tiens à vous informer qu'il est essentiel que nous ayons connaissance du nombre de mouvements réalisés sur chaque hélisurface et des trajectoires des survols. Ces données statistiques n'ont jamais été communiquées par la Direction Générale de l'Aviation Civile ; il est dès lors impossible de vérifier efficacement que le dispositif réglementaire encadrant l'utilisation d'hélisurfaces est bien respecté par les opérateurs aériens.</p> <p>Pourtant, les nuisances sonores sont considérées comme une pollution et un danger environnemental. La transparence sur le nombre de vols est donc indispensable pour mieux appréhender ces risques. La nouvelle réglementation proposée n'en fait pas mention et je le regrette.</p> <p>Ensuite, à la lecture des textes, il apparaît un risque important de multiplication du nombre d'hélisurfaces. En effet, comme a pu le souligner la Communauté de Communes, l'autorité préfectorale devrait pouvoir interdire les hélisurfaces dans certains lieux, et non uniquement au cas par cas. Ce pouvoir d'intervention « a priori » des services préfectoraux permettrait d'encadrer spécifiquement la création d'hélisurfaces et d'enrayer leur multiplication dans les zones où cela n'est pas opportun, tel qu'aux abords des agglomérations. Je déplore notamment le manque de concertation préalable entre les services de l'État et le maire de la Commune avant la validation de toutes créations d'hélisurfaces privées qui dans les faits, deviennent à usage commercial.</p> <p>De plus, ces textes nationaux ne nous dotent pas des outils nécessaires pour répondre à notre problématique</p>
------------	-------	--	--

			<p>locale à laquelle le dispositif du droit à l'expérimentation pourrait sans doute apporter des solutions à la situation spécifique de notre Commune, et plus largement sur le Golfe de Saint-Tropez.</p> <p>Enfin, la Commune souhaiterait que la nouvelle réglementation permette entre autres, de limiter le nombre de mouvements au-dessus de la presqu'île, d'encadrer le nombre d'hélicoptères commerciaux et particulièrement, de développer une base statistique qui servirait à renforcer les contrôles au quotidien. Il va sans dire que la pollution sonore et environnementale générée par le trafic d'hélicoptères est l'une de mes préoccupations majeures partagée avec l'ensemble de la population ; en effet, je tiens à préserver la qualité de vie de mes administrés".</p> <p>Vous en souhaitant bonne réception.</p> <p>Cordialement.</p>
--	--	--	---

15/03/2022	10:28	Révision de la réglementation applicable aux hélisurfaces	<p>Cogolin le 15 Mars 2022 CONSULTATION DU PUBLIC Objet : Révision de la réglementation applicable aux hélisurfaces.</p> <p>Messieurs,</p> <p>Dans le cadre de la consultation du public sur la révision de la réglementation applicable aux hélisurfaces, mise en ligne le 24 février par le Ministère des Transports, vous voudrez bien trouver ci-joint la contribution de la Communauté de Communes du Golfe de Saint Tropez (CCGST).</p> <p>Si la note de contexte accompagnant cette consultation reconnaît explicitement que la réglementation actuelle est inadaptée à notre territoire, les projets de décrets et d'arrêté qui y sont joints ne répondent que partiellement à cette problématique et aux préoccupations des élus et des habitants/résidents.</p> <p>Les principales propositions faites par la CCGST depuis 2 ans auprès de la DGAC, et qui n'ont fait l'objet d'aucun retour, nécessitent d'améliorer ces projets afin de :</p> <ul style="list-style-type: none">- Prendre en compte le nombre réel de mouvements annuels/mensuels/journaliers et leurs diffusions.- Encadrer strictement la création d'hélisurfaces (nombre et emplacements).- Différencier les règles applicables aux hélisurfaces commerciales et aux hélisurfaces privées.- Respecter le droit des riverains des hélisurfaces et des occupants des habitations survolées à la tranquillité publique et à la jouissance paisible de leurs biens.- Contrôler efficacement les nuisances et pollutions générées par les hélicoptères.- Donner au Préfet le pouvoir de réglementer et/ou d'interdire à priori, comme à postériori, la création d'hélisurfaces, les mouvements et les survols. <p>Les commentaires et propositions de la CCGST sur ces projets sont joints à la présente au travers de 5 documents :</p> <ul style="list-style-type: none">- Document n°1 : note d'introduction et 4 annexes.- Document n°2 : commentaires et propositions sur le projet de décret instituant les sanctions.- Document n°3 : commentaires et propositions sur le projet de décret modifiant le code de l'aviation civile.- Document n°4 : Commentaires et propositions modifiant l'arrêté du 6 mai 1995.- Document n°5 : commentaire de portée générale sur la réglementation applicable aux hélisurfaces. <p>Cette contribution, élaborée par la CCGST, est soutenue et approuvée par tous les maires du territoire du Golfe de Saint-Tropez concernés par l'activité des hélicoptères et ses conséquences sur les nuisances et les pollutions.</p> <p>Je reste à disposition du Ministère et de la DGAC avec les élus et les collaborateurs de la Communauté de Communes, pour approfondir ces différents sujets.</p> <p>Veillez recevoir, Messieurs, nos salutations distinguées.</p>
------------	-------	---	---

			<p>Vice-Président CCGST Maire du Rayol-Canadel sur Mer PS : Comme il n'est pas possible sur le site d'annexer des pièces jointes, nous vous faisons parvenir notre contribution par e-mail à l'attention de Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile, ainsi que par lettre recommandée.</p>
--	--	--	---

15/03/2022	13:33	Contribution de l'UFCNA	http://ufcna.eu/spip/IMG/pdf/commentaires_consultationpublique_11_mars22-1_de_finif.pdf VOICI LA CONTRIBUTION DE L'UFCNA SUR LES AMENDEMENTS DES ARRÊTÉS DU 6 MAI 1995 En cas de difficulté à lire notre contribution n'hésitez pas à me consulter sur ma boîte mail vive président UFCNA
------------	-------	-------------------------	--

15/03/2022	16:53	Asso protection des sites	<p>Modificatif de l'arrêté du 6 mai 1995</p> <p>- VTOL : c'est dispositions doivent être adaptables lors de la mise en service réelle de ces ap- arp pareils</p> <p>Article 4</p> <p>Dans le golfe de Saint-Tropez les surfaces sont largement utilisées par les compagnies pour un usage commercial pour transporter des passagers qui ne sont pas les résidents ou les ayant droit de ces sur faces, le plus souvent en payant une redevance au propriétaire.</p> <p>Cette pratique a donné lieu à de nombreux dépassements même lorsque le nombre de mouvements est limité par arrêté préfectoral. Il serait souhaitable que ce type de surface ne pui puisse être utilisé que par les personnes y ayant droit que dans un cadre occasionnel.</p> <p>Article 6 :</p> <p>Dans les zones touristiques il existe une forte densité de constructions en dehors des agglomérations, réalisant de larges zones habitées, séparées par des zones non construites mais le plus souvent protégées. Le projet de réglementation ne prend pas en compte cette situation alors que l'utilisation des surfaces génère des survols ; atterrissages et décollages voisins des habitations, aux dépens de la vocation résidentielle et touristique, ne tenant pas compte de l'environnement protégé. La carte OACI ne tient pas compte de cette réalité ; le Golfe le Saint - Tropez on est un exemple typique, et il y en a bien d'autres. Il convient donc d'adapter la règlementation à cette évolution, en modifiant la carte OACI.</p> <p>Article 10 :</p> <p>En raison de la prolifération des surfaces, leur surnombre dans les zones habitées, leur multiplication sans contrôle, aboutit à une situation anarchique et à des nuisances majeures. La bonne régulation de cette problématique exige une autorisation préalable. Celle-ci peut être accordée par le préfet, sous réserve de conditions de sécurité satisfaisantes contrôlées par un organisme habilité.</p> <p>Le trafic ne peut être simplement contrôlé par la déclaration des opérateurs : le recueil des mouvements de l'année 2019 a montré le peu de fiabilité de ceux-ci.</p> <p>Une surface ne peut être déplacée à proximité, renommée et utilisée pour 200 nouveaux mo mouvements, cela revient à attribuer à un propriétaire plusieurs centaines de mouvements par an dans le cadre d'une utilisation dite occasionnelle.</p> <p>Article 12–Article 15–2 : l'opérateur ne peut utiliser la surface qu'après accord du préfet.</p> <p>Article 14 : Dans les zones littoral touristiques il serait opportun de consulter les autorités locales (Maire ou communauté de communes).</p> <p>Article 18 : il conviendrait d'ajouter à la liste des restrictions les nuisances portant atteinte à la tranquillité des résidents (stress, survol, atterrissages et décollage).</p>
------------	-------	---------------------------	--

		<p>Article 19 : article 18-2 :</p> <p>1e Lorsqu'il en résulte des nuisances génératrices de stress liées au bruit ; à l'atterrissage, au décollage ou au survol ayant porté une atteinte grave à la tranquillité du voisinage, le cas échéant à la demande de personnes ayant la jouissance de lieux d'habitation</p> <p>Note sur une réglementation des zones à haute densité touristique</p> <ul style="list-style-type: none">- Les zones à haute densité touristique (montagne, littoral, intérieur des terres) non urbaines présentent une situation particulière. Le golfe de Saint-Tropez en est un exemple majeur. Le trafic des hélicoptères atteint 20 000 mouvements par an ou plus, dont 80 % en trois mois, répartis sur 11 sites accueillant plusieurs centaines de mouvements pendant la saison par autorisations préfectorales (désormais annulée par le tribunal administratif) et sur plus d'une centaine de surfaces dites privées autorisées pour un usage occasionnel dans le cadre de 200 mouvements par an. Cette situation engendre un trafic intense, analogue à celui de certains aéroports français pour la même période, sans aucun contrôle aérien ni véritable sécurité des vols. Pour assurer cette dernière nous pensons qu'un véritable contrôle est nécessaire sur les zones concernées où parfois plus d'une centaine d'hélicoptère volent à vu en se croisant, parfois toutes les quelques minutes.- La multiplication des surfaces à usage du privé entraîne une quantité de survols et de posés difficilement compatible avec la vocation touristique, l'environnement, l'écologie, et la tranquillité des résidents. C'est comme si une très grande partie du territoire vivait à proximité immédiate d'un aérodrome ou d'un hélicoptère. Dans ces conditions le trafic purement commercial de transport de passagers ne peut avoir lieu que sur des hélistations des hélicoptères ou aérodromes. L'utilisation de l'hélicoptère à titre purement personnel pour aller directement sur son lieu de résidence est difficilement compatible avec tous ces facteurs- Ce volume de trafic génère une situation intenable et ingérable. La très grande majorité des sites analogue dans le monde a fait le choix d'interdire leur survol et de concentrer le trafic en des lieux dédiés. Nous souhaitons que la France préserve son capital touristique, ses habitants et ses visiteurs, en faisant de même.- Pour ce faire il serait possible d'étendre à ces zones touristiques la loi montagne avec les restrictions d'atterrissage des hélicoptères et les sanctions qui les accompagnent. <p>Projet de décret instituant une sanction administrative en cas de méconnaissance des règles encadrant l'utilisation des hélicoptères</p> <ul style="list-style-type: none">- Le délai d'un mois est beaucoup trop long et permet aux contrevenants de poursuivre leur activité pendant tout ce temps.- Le montant actuel des amendes est ridicule. Il devrait être plus conséquent avec un barème réellement pénalisant établi avec un plancher de plusieurs milliers d'euros
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> - Pour les zones à haute densité touristiques telles que définies plus haut il faut appliquer la loi montagne - <p>Projet_de_decret_modifiant_certaines_dispositions_du_code_de_l_aviation_civile</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les hélistations ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel dans le cadre de 200 mouvements annuels et pour le transport de leurs ayants droit, à l'exclusion de tout usage commercial pour d'autres passagers - Elles doivent faire l'objet d'une déclaration préalable permettant un contrôle du nombre de mouvements et des autres contraintes éventuelles - En dehors des agglomérations elles ne peuvent être situées dans les zones très construites, telles que très fréquentes dans les zones à haute densité touristique ou être autorisée à proximité immédiate d'autres habitations, sans accord des riverains voisins - Elles ne peuvent être situées dans des secteurs protégés - Dans tous ces cas on peut appliquer la loi montagne - La déclaration auprès du préfet est toujours obligatoire comme mentionné ci-dessus L'autorisation ne peut se faire sans l'accord du maire de la commune - Le préfet ne peut réglementer le nombre de mouvement au-delà de 200/an. Pour un trafic plus important il faut utiliser une hélistation, un héliport, un aérodrome. <p>projet_de_version_consolidée_de_l'arrêté_du_6_mai_1995_relatif_aux_aérodromes_et_emplacements_utilisés_par_les_hélicoptères_</p> <ul style="list-style-type: none"> - La carte aéronautique ou 1 /500 000 ne tient pas compte des zones construites hors agglomérations pourtant très fréquentes dans les zones touristiques à haute densité. Elle doit donc être révisée et la réglementation adaptée à cette réalité. (La carte de l'institut national d'information géographique et forestière pourrait être une ressource). - Hélistations : - Doivent comporter des installations de sécurité et être signalées - Ne peuvent pas être implantées dans des zones d'habitat dense hors agglomérations - Nécessitent l'accord du maire et des riverains - Doivent être déclarées et le nombre de mouvements réglementaire contrôlé - Sont réservées au transport des ayants droit et non aux transports publics d'autres passagers. Elles ne peuvent être utilisées par les compagnies pour transporter leurs autres passagers - On pourrait discuter de la nécessité pour le propriétaire du terrain de contracter aussi une assurance compte tenu de la responsabilité civile qu'il prend en accueillant des hélicoptères. - Toutes les surfaces doivent faire l'objet d'une autorisation préfectorale pour éviter la multiplication sauvage,
--	--	--

			<p>atteignant parfois plus de cent comme dans le golfe de Saint-Tropez. Le contrôle doit être indépendant de la déclaration des opérateurs, l'analyse des mouvements en 2019 sur le golfe de Saint-Tropez ayant montré une sous-déclaration systématique par ces derniers.</p> <ul style="list-style-type: none">- Enfin le délai de réponse à une demande de l'autorité ne doit pas excéder cinq jours afin de ne pas prolonger les situations de transgression. Il ne doit pas être possible de déplacer une surface après 200 mouvements à proximité de la précédente même à plus de 150 m.- Les surfaces à terre ne peuvent être autorisées qu'après consultation des riverains. Celles proches du littoral relèvent de la même procédure.- Il faut prendre en compte en plus des nuisances phonique et des troubles de jouissance le stress engendré par les survols à basse altitude, les décollages et les atterrissages. Ces nuisances peuvent être constatées dans un périmètre largement supérieur à 150 m et donc prises en compte en fonction de chaque situation et des données disponibles.
--	--	--	---

15/03/2022	18:51	Collectif Associations environnement du Golfe de St Tropez	<p>Consultation du public concernant la révision de la réglementation applicable aux hélicoptères Ministère de la Transition écologique Remarques du Collectif du Golfe de St Tropez</p> <p>Le Collectif des associations de défense des riverains du Golfe de Saint Tropez prend acte de la consultation du public, publiée par le Ministère de la Transition écologique le 24 février dernier, concernant la révision de la réglementation applicable aux hélicoptères comprenant deux décrets (un décret simple et un décret en Conseil d'Etat) et un arrêté, modifiant l'arrêté du 6 mai 1995.</p> <p>Ces projets de textes réglementaires ne tiennent absolument pas compte de la gravité, depuis des années des pollutions environnementales et notamment sonores, inacceptables engendrées par le nombre excessif de mouvements hélicoptères au-dessus du Golfe de Saint Tropez.</p> <p>En l'état, ces projets ont été rédigés en méconnaissance des dispositions du code de l'environnement, et notamment (sans que cette liste ne soit limitative) du principe de prévention (art. L110-1), de l'obligation d'évaluation environnementale (art. R122-2), de l'obligation de prise en compte des émissions de gaz à effet de serre (art. L220-1 & L.100-4) et enfin du droit à vivre dans un environnement sonore sain (art. L571-1-A). De plus, ces projets envisagent toujours des montants d'amendes absolument pas dissuasifs au regard des chiffres d'affaires réalisés par les opérateurs d'hélicoptères.</p> <p>Malheureusement, ils ne garantissent toujours pas la protection de la santé des populations comme la préservation de la biodiversité et ne reflètent donc pas les propositions qui ont été faites par la Communauté de Communes, la Mairie de Ramatuelle et les associations, ces dernières années.</p> <p>En conséquence, compte tenu de l'insuffisance des projets de texte, faute d'une véritable concertation avec les associations représentatives et des atteintes graves portées aux intérêts collectifs défendus ; Le Collectif exige à titre conservatoire un moratoire avec la suppression des mouvements commerciaux par hélicoptères en dehors des aérodromes sur le Golfe de Saint Tropez pour la saison 2022. Cette mesure est dans le but de trouver une solution pérenne et durable acceptée par l'ensemble des parties prenantes, et non pas uniquement par les opérateurs d'hélicoptères, tel que c'est le cas actuellement. Ce moratoire est indispensable en l'absence de communication des données environnementales (nombre de vols) confirmant l'insuffisance manifeste de contrôle et de surveillance.</p> <p>Le Collectif prend note des démarches de la commune de Ramatuelle et s'associe pleinement au communiqué de presse de la Mairie de Ramatuelle, publié le 3 mars dernier. Il confirme la participation du Collectif à toute procédure afin d'aboutir à un consensus général pour la tranquillité des riverains.</p> <p>Le Collectif demande la prise en compte de la spécificité du Golfe de Saint Tropez, nécessitant la rédaction d'une réglementation adaptée, arrêté ministériel, en concertation avec les associations environnementales et de défense des riverains. Dans cette perspective, il reste à la disposition de la Ministre de la Transition</p>
------------	-------	--	---

			<p>écologique et du Préfet du Var. Le 15 mars 2022 Halte Hélico Le Président France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur (FNE PACA) Le Président Union Départementale Vie Nature (UDVN – FNE 83) Le Président Association La Sentinelle 'Gassin' La Présidente Association pour la Sauvegarde des Sites de La Croix Valmer (ASSCV) Le Président Association pour la Sauvegarde et l'Aménagement de la Vallée de la Mole (ASAV) La Présidente Association de Défense et de Protection du Littoral et du Site de Sainte- Maxime Le Président L'Association pour la protection des sites naturels et historiques de La Moutte des Salins et des Canebiers de Saint Tropez Le Président</p>
--	--	--	--

16/03/2022	05:48	LA RÉUNION DÉNATURÉE par les survols touristiques	Les nuisances des hélistations 'à la campagne' sont ici toutes aussi importantes que celles 'en ville', car la pollution sonore est distribuée le long des trajectoires. Le cirque de Cilaos, par exemple cumule le trafic d'une multitudes d'hélistations, et le résultat, c'est ceci: présentation des spectrogrammes https://www.youtube.com/watch?v=agUa4DqC3Ls et http://cilaos-mon-amour.com/analyses-temps-frequence/cilaos_nos_plus_beaux_concerts_celestes.html (qui ne se lit pas en 5 minutes). Tout dans vos textes nous assure que ça s'améliorera pas, voir sera encore pire qu'avant, si il n'y a pas de virus et de russes pour 'troubler la fête'...
------------	-------	---	---

16/03/2022	08:44	<p>Commentaires SAF AEROGROUP (SAF HELICOPTERES, AZUR HELICOPTERES, HELILAGON) sur le projet de modification de l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères.</p>	<p>Projet d'arrêté - Article 10 Le nouvel article 14 impose que toutes les DZ utilisées soient suivies en nombre de mouvements. Ce n'est pas la pratique habituelle, puisque le plus souvent seules les hélisurfaces dont les mouvements sont potentiellement supérieur à 200 par an sont suivis. Egalement, il est impossible de justifier de l'historique de ces mouvements puisque les hélicoptères ne sont pas tous équipés de système de géolocalisation. Compte tenu du nombre très important d'hélisurfaces utilisées avec un très faible nombre de mouvements, il n'est pas envisageable d'effectuer ce décompte pour l'ensemble des hélisurfaces. Qu'en est il pour les zones à forte densités d'hélisurfaces (Saint Tropez, Cirque de Mafate) dans lesquelles de nombreuses hélisurfaces se situent à moins de 150m l'une de l'autre créant ainsi une série continue d'hélisurfaces ? Sur quels critères l'autorité préfectoral peut décider de l'interdiction d'une ou plusieurs hélisurfaces privées parmi plusieurs hélisurfaces ? comment éviter le risque de discrimination ?</p> <p>Projet d'arrêté - Article 12 Cela reste une déclaration préalable. Nous comprenons que l'exploitant n'attend pas d'autorisation écrite de la préfecture, mais que celle-ci peut apporter son veto. Existe t il un délai associé ? Confirmez vous qu'en absence de réponse les mouvements peuvent être réalisées ? La zone retenue est communale. Cela est trop impactant. Il faudrait qu'elle soit cadastrale. Nous comprenons qu'une déclaration annuelle pour l'utilisation d'une hélisurface plusieurs fois par an serait acceptable. Pouvez vous confirmer ?</p> <p>Projet d'arrêté - Article 14 Le formalisme de la demande (quatre exemplaires) et le délai maximum de traitement (60 jours) ne correspond pas ni aux contraintes organisationnelles et opérationnelles des compagnies. Par exemple une partie des relèves d'équipages réalisées par hélicoptères sont programmées avec 72h de préavis.</p> <p>Projet d'arrêté - Article 16 Quel est l'intérêt réglementaire de réduire la validité de l'habilitation hélisurface? Cela va générer des demandes administratives supplémentaires (x2).</p> <p>Projet d'arrêté - Article 19 La limitation annuelle de 5000 mouvements /an n'est pas applicable sur certaines hélistations actuellement</p>
------------	-------	---	--

			<p>limitées à 12 500 mouvements /an et déjà en butée. Cela imposerait une limitation avec des impacts économiques et sociaux important pour certaines sociétés. Conclusions analyse SAF Aerogroup</p> <ul style="list-style-type: none">• Ces modifications d'arrêté ne règlent en rien le problème de Saint-Tropez, bien au contraire elles vont accentuer les inégalités, elles vont étaler le bruit sur toute la presqu'île sur le seul arbitrage (que nous souhaitons impartial alors même que l'écologie prime partout) du préfet.• Elle vont attiser les haines des riverains qui verront des hélicoptères là où il n'y en avait jamais eu, survolant encore les riverains à proximité d'hélistations qui ont été fermées, donc des plaintes légitimes, entraînant des décisions préfectorales de plus en plus restrictives voir discriminatoires pour apaiser les riverains.• Les différentes associations de riverains exercent une pression à tous niveaux (ministériel, préfectoral, municipal, aviation civile, organisme public, entreprise et associations utilisatrices du vecteur hélicoptère ...). Elles sont structurées et font appel à des avocats. Elles ne manqueront pas d'utiliser ce nouvel arrêté pour mettre à défaut les compagnies et les préfetures, notamment pour le nombre de mouvement sur les hélistations.
--	--	--	---

16/03/2022	10:28	Arrêté 6 mai 1995	Après délibération du collectif des associations du Golfe de Saint Tropez et lecture des amendements proposés sans consultations des associations HALTE HÉLICO demande un moratoire et la suspension provisoire des mouvements sur le Golfe de Saint Tropez, une réunion des pouvoirs publics avec les associations afin de trouver une solution pérenne. Président HALTE HÉLICO
16/03/2022	16:31	STOP aux Hélicos et ULM touristiques, les 1ers prédateurs de notre Biodiversité, et pas seulement !	Là où ils passent et repassent, les Zoizos-la-vierge ne sont plus (cf. Île de La Réunion, Col du Taïbit), des oiseaux exotiques les remplacent, laissant place à une autre végétation, des plantes invasives... À l'heure du dérèglement-climatique et de la sortie illico obligée des énergies-fossiles, ce tourisme-aérien, depuis 10 ans des plus scandaleux, est aujourd'hui un acte "criminel" envers la Biodiversité et les Générations-futures ! De plus, là où les Hélicos occupent tout l'espace, les gens sont aussitôt agressifs entre eux et envers la Nature, piétinent la végétation, arrachent les orchidées, cassent les branches, font caca n'importe où, installent la SONO pour recouvrir le tout >> Les dégâts sanitaires et sociaux du Bruit, c'est 147,1 MILLIARDS d'Euros chaque année pour La FRANCE, 2170€ par Français, par Réunionnais, selon l'ADEME et le CNB... et la 1ère démarche et responsabilité du Gouvernement-français est de faire stopper sur le champ tout ce Tourisme-aérien (pour égocentriques !) qui fait déjà tant de dégâts sur les Populations et la Biodiversité !!

16/03/2022	18:36	Association Ciel Calme pour Ramatuelle et ses Environs (SIREN: 902796085)	<p>En préambule, nous regrettons que cette révision réglementaire ne traite que de certains aspects relatifs aux nuisances causées par les hélicoptères, il aurait été préférable de traiter le sujet dans son ensemble, en ce compris le sujet des hélistations, pour une mise en conformité global de la réglementation, notamment avec le code de l'environnement. Sous cette réserve, et compte tenu, d'une part, de la réglementation en vigueur, notamment dans le code de l'environnement, et, d'autre part, de la gravité de la pollution environnementale et notamment sonore engendrée par les hélisurfaces, il est demandé d'inscrire dans la réglementation un principe général d'interdiction des hélisurfaces. Leur création devant être autorisée par dérogation très encadrée et, le cas échéant, leur utilisation devant rester occasionnelle.</p> <p>1/ Projet de décret modifiant la section 3 du chapitre II du titre III du livre Ier de la partie réglementaire du code de l'aviation civile (CAC)</p> <p>Art 1 (Art. D132-6 CAC) : les dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement, qui imposent que toute création d'aérodrome (tel que correspondant à la définition donnée par la convention de Chicago de 1944 constituant l'Organisation de l'aviation civile internationale (annexe 14)), dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur inférieure à 2 100 mètres constitue un projet soumis à examen au cas par cas. Ainsi, les projets de création d'hélisurfaces constituent légalement des projets soumis à l'obligation d'évaluation environnementale selon la procédure du cas par cas prévue par l'article R.122-2 du code de l'environnement. Bien que l'article 1er de l'Arrêté du 6 mai 1995 précise que les hélisurfaces n'ont pas la nature d'aérodromes (et qui pourrait permettre d'en déduire que ces emplacements ne sont pas concernés par la réalisation d'une évaluation environnementale), le tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement précise toutefois quant à lui que la définition de la notion d'aérodrome qu'il convient de prendre en compte, au sens de ce tableau, est celle prévue par l'annexe 14 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale. Par conséquent, et au regard de cette définition particulièrement large, les hélisurfaces rentrent également dans le champ de la catégorie des aérodromes telle que fixée par l'annexe 14 de la Convention de Chicago de 1944 et, partant, que leur création doit aussi faire l'objet d'un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement.</p> <p>En conséquence, l'article D.132-6 doit être modifié comme suit :</p> <p>« Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome dans les conditions fixées dans le présent décret. Ces emplacements sont dénommés " hélisurfaces " .</p> <p>« Les hélisurfaces sont interdites par principe sur l'ensemble du territoire national. Leur création doit être autorisée à titre de dérogation, et, le cas échéant, elles ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel, dans les conditions définies par arrêtés. Leur utilisation est soumise à déclaration préalable et à autorisation du préfet, ou pour les hélisurfaces en mer, du représentant de l'Etat en mer ».</p> <p>Art. 3 (Art 132-6-1 CAC) : Au regard du précédent commentaire, l'article D.132-6-1 doit être modifié comme</p>
------------	-------	---	--

		<p>suit :</p> <p>« Les hélicoptères sont interdites sauf autorisation spéciale délivrée par arrêté préfectoral et réservée à certaines opérations de transport privé ou de travail aérien.</p> <p>Le préfet doit, par arrêté, soumettre à étude d'impact toute demande de création et utilisation d'hélicoptères en dérogation au principe général d'interdiction des hélicoptères et réglementer cette utilisation pour s'assurer qu'elle ne va pas porter atteinte à la sécurité du transport aérien, à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement.</p> <p>À tout moment, une hélicoptère doit être interdite ou faire l'objet des limitations mentionnées à l'article D.132-6-2 par le préfet ou, pour les hélicoptères en mer, par le représentant de l'Etat en mer, lorsque son utilisation est susceptible de porter atteinte à la sécurité du transport aérien, à la tranquillité publique, à la sécurité publique, à la protection de l'environnement, à la défense nationale ou à la sécurité nationale.</p> <p>Les dispositions du présent article ne sont pas applicables :</p> <p>1° Aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire ;</p> <p>2° Aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes et des biens ;</p> <p>3° Aux aéronefs qui n'appartiennent pas à l'Etat effectuant une mission d'Etat. »</p> <p>Art. 4 (Art. D.132-6-2, D.132-6-3, D.132-6-4, D.132-6-5, D.132-6-6 CAC) : Toujours dans l'objectif de protection de la sécurité du transport aérien, de la tranquillité publique et du respect du droit de l'environnement, il est essentiel d'encadrer davantage le nombre d'hélicoptères que peut créer le préfet à titre dérogatoire.</p> <p>L'Art D. 132-6-2 doit être complété comme suit :</p> <p>« L'autorisation spéciale délivrée par le préfet en application de l'alinéa 2 de l'article D. 132-6-1 ne peut être attribuée que pour un nombre maximum d'une (1) hélicoptère pour 25 km².</p> <p>L'autorisation spéciale impose pour l'usage de chaque hélicoptère des limitations concernant notamment, le nombre des mouvements d'hélicoptères (dans les limites de 100 mouvements annuels et 4 mouvements journaliers), les plages horaires d'utilisation et les manœuvres d'approche, de décollage et d'atterrissage, les caractéristiques acoustiques des appareils et les essais moteurs. »</p> <p>2/ Projet de décret modifiant instituant une sanction administrative en cas de méconnaissance des règles encadrant l'utilisation des hélicoptères</p> <p>L'article R. 160-16 doit être complété par les infractions mentionnées à l'article R. 571-97-1 du code de l'environnement, à savoir</p> <p>1° De pratiquer les vols interdits en application de l'article L. 571-7 ;</p> <p>2° De ne pas respecter les procédures à moindre bruit mentionnées à l'article R. 571-31-3 ;</p> <p>3° De ne pas tenir à jour le registre prévu à l'article R. 571-31-5 ou de ne pas le laisser consulter. »</p> <p>De plus, cet article doit prévoir des contraventions de 5ème classe (à savoir 1500 euros, et 3000 euros en cas</p>
--	--	---

		<p>de récidive) afin d'être plus dissuasives.</p> <p>Ainsi, l'article R. 160-16 est doit être modifié et complété comme suit :</p> <p>« Le non-respect des mesures prises en application des dispositions des articles D. 132-6-1 et D. 132-6-2, et de l'article R.571-97-1 du code de l'environnement, est passible d'une amende administrative de 5ème classe par manquement constaté. »</p> <p>De plus, l'article R160-1 du code de l'aviation civile relatif aux infractions commises par un transporteur aérien ou tout autre exploitant d'aéronef civil doit être complété par le non-respect de l'obligation d'activation du transpondeur, une telle infraction pouvant avoir un impact signification sur la sécurité du transport aérien et sur l'environnement.</p> <p>Le délai d'un mois prévu à l'article R. 160-19-I doit être réduit pour éviter que les contrevenants ne puissent poursuivre pendant tout ce temps leur activité illégale. Ainsi, l'article R. 160-19-I doit être modifié comme suit : « Le préfet notifie à la personne concernée les faits qui lui sont reprochés et le montant de l'amende envisagée.</p> <p>La personne concernée dispose d'un délai de quinze (15) jours pour transmettre ses observations écrites ou, le cas échéant, orales. Elle a accès à l'ensemble des éléments de son dossier et peut se faire assister par un conseil ou représenter par un mandataire de son choix. »</p> <p>3/ Projet d'arrêté du 6 mai 1995 relatifs aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères</p> <p>Art 2 (art. 1.1 Arrêté) : Il est demandé de supprimer cet article 1.1, la référence à un VTOL n'ayant pas lieu d'être dans cette réglementation. Si cet article devait être maintenu, il est essentiel que la réglementation en matière de VTOL suive les mêmes limitations proposées pour les hélicoptères et hélisurfaces.</p> <p>Art 4 (Art 11 Arrêté) : La réglementation est insuffisante dans la mesure où le nombre de mouvements autorisés ne prend aucunement en compte les situations dans lesquelles plusieurs hélisurfaces se trouvent dans une même zone. En application d'un tel régime et ainsi que cela se vérifie en fait au sein de la commune de Ramatuelle, il est donc parfaitement légal de trouver à proximité d'une même habitation plusieurs hélisurfaces, et que chacune puisse bénéficier d'un nombre annuel de mouvements s'élevant à 200 sans que la question du cumul de ces mouvements ne soit prise en compte. Un tel régime est donc notoirement insuffisant au regard de l'importance des nuisances que peuvent occasionner de telles installations, tant pour la sécurité du transport aérien, l'environnement que pour la santé humaine, ainsi qu'indiqué ci-avant.</p> <p>Dans le même esprit, il est demandé, d'une part, la suppression de la référence aux vols locaux avec emport de passagers, qui générerait notamment pour les sites touristiques, une pollution permanente durant toute une saison, sans aucune justification d'intérêt général et, d'autre part, de maintenir la possibilité pour les personnes habitant à moins de 1500 mètres d'une hélisurface de demander au préfet de faire cesser les nuisances répétitives.</p>
--	--	--

		<p>Cette demande est justifiée par le fait qu'un hélicoptère est en mouvement tant au décollage qu'à l'atterrissage et qu'il existe une enveloppe de bruit de 500m en largeur et entre 500m et 1km en longueur suivant qu'il s'agisse d'un décollage ou d'un atterrissage. Et pour tenir compte en plus des nuisances liées aux manœuvres d'approche, il convient d'élargir cette enveloppe à une distance de 1500 mètres.</p> <p>En conséquence, en plus du nombre de mouvements journalier et annuel, il convient d'ajouter une 3ème limitation relative au nombre d'hélistructures au sein d'une même zone, comme suit :</p> <p>« 1° soit de l'existence de mouvements peu nombreux.</p> <p>Dans ce cas, les trois limitations suivantes devront être respectées :</p> <ul style="list-style-type: none">- le nombre de mouvements annuel inférieur ou égal à 100 ;- le nombre de mouvements journalier inférieur ou égal à 4, (un atterrissage et un décollage constituant deux mouvements).- le nombre d'hélistructures limité à [1] pour 25km². <p>[...]</p> <p>2° Soit de mouvements relativement nombreux pendant une période courte et limitée. Ce cas correspond à des événements exceptionnels et temporaires susceptibles d'engendrer des dépassements des limitations pour des vols de travail aérien.</p> <p>L'opération de l'hélicoptère ou son représentant doit en informer les autorités préfectorales avant le début des opérations.</p> <p>En cas d'utilisation d'une hélistructure à moins de 1500 mètres d'une habitation ou de tout rassemblement de personnes, les personnes ayant la jouissance des lieux concernés peuvent demander au préfet de faire cesser les nuisances répétitives. »</p> <p>Art 6 (Art 11.1 Arrêté) : Il est demandé que sur l'ensemble du territoire national les hélistructures soient interdites par principe et que ce principe général d'interdiction ne puisse recevoir que des dérogations spéciales très délimitées. Notamment ces dérogations ne peuvent pas être accordées pour des opérations de transport public.</p> <p>En conséquence, il est demandé la modification de l'article 11.1 1° comme suit :</p> <p>« Les hélistructures sont notamment interdites :</p> <p>1° sauf à titre exceptionnel afin d'exécuter certaines opérations de transport privé et de travail aérien.</p> <p>L'autorisation spéciale prévue à l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile est, dans ce cas, prise par le préfet, après avis du maire de la commune, du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, du directeur zonal de la police aux frontières ou du directeur central de la police aux frontières pour la zone Île-de-France, du directeur régional des douanes et du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement.</p>
--	--	---

		<p>Elle doit notamment préciser les cheminements à utiliser. »</p> <p>Art 8 (art 13 Arrêté) : La rédaction initiale n'a pas été modifiée mais nous avons des remarques sur cette rédaction initiale</p> <p>Problématique : La responsabilité du pilote commandant de bord attrait également à la sécurité des vols, que ce soit en vol ou à l'approche des hélistructures. Il est donc essentiel qu'en plus de l'assurance, les exploitants ou propriétaires d'hélicoptères puissent garantir le respect de la réglementation pouvant impacter la sécurité, notamment le respect de l'obligation d'activer son transpondeur et le respect des limites de mouvements journaliers autorisés par jour et par an sur chaque hélistructure.</p> <p>Proposition : La deuxième phrase du nouvel article 13 doit donc être complétée comme suit : « En conséquence, les exploitants ou propriétaires d'hélicoptères utilisant des hélistructures doivent respecter la réglementation en vigueur, en particulier celle ayant un impact pour la sécurité de l'aviation civile (notamment l'activation impérative des transpondeurs et le respect des limites de mouvements autorisées par hélistructure), et pouvoir justifier d'une assurance ou d'un cautionnement suffisant couvrant les dommages causés aux tiers »</p> <p>Art 10 (Art 14 Arrêté) : Les dispositions de l'Arrêté 1995 ne prévoient pas de procédure d'autorisation particulière pour la création des hélistructures, et sont donc contraires à l'article 6 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.</p> <p>Il ressort de cette disposition qu'en fonction des niveaux de nuisances attachés à une activité en plein air, la réglementation applicable doit soumettre à autorisation toute activité de nature à présenter des risques pour la sécurité du transport aérien ou des dangers ou de causer des troubles, soit à la santé des personnes, soit à l'environnement.</p> <p>La rédaction des alinéas 1 et 3 doit être modifiée comme suit</p> <p>Alinéa 1 : « les hélistructures à terre sont utilisées après autorisation administrative préalable. »</p> <p>Alinéa 2 : « Cette demande, qui précise la période sur laquelle elle porte, est assortie d'un délai de réponse qui ne peut être inférieur à cinq jours ouvrés. A défaut de réponse de l'opérateur dans le délai imparti, l'utilisation de l'hélistructure lui est interdite par le préfet. »</p> <p>Par ailleurs, il est demandé de définir une limite de 1500 mètres au lieu de 150 mètres, pour limiter davantage les nuisances, pour les raisons indiquées ci-dessus.</p> <p>Art 12 (art 15-1 & 15-2 Arrêté) : Les hélistructures doivent être interdites et ne pouvoir être créées que par dérogation et sous réserve d'autorisation.</p> <p>Dès lors, l'article 15-2 doit être modifié comme suit :</p> <p>« En application du deuxième alinéa de l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile, l'opérateur de l'hélicoptère ou son représentant transmet au préfet une demande de création et d'utilisation d'une hélistructure à terre.</p>
--	--	--

		<p>Cette demande indique la localisation précise de l'hélicoptère, l'accord du propriétaire du terrain et la nature des vols prévus ainsi que les caractéristiques des aéronefs, les trajectoires et manœuvres d'approche d'atterrissage et de décollage envisagées.</p> <p>Le cas échéant, l'autorisation accordée suite à la demande de création est valable pour une durée d'un an à compter de la date d'émission de l'autorisation ».</p> <p>Art 18 (art 18 Arrêté) : Cette disposition n'envisage aucune mesure préventive aux fins de limiter les nuisances susceptibles d'être induites par le fonctionnement de ce type d'aménagement (tels que l'atteinte à la santé et à la tranquillité des résidents, stress des résidents, etc.). Or, en droit, s'il est aujourd'hui codifié à l'article L.110-1 du code de l'environnement, le principe de prévention existait déjà en droit positif au titre notamment de l'article 1er de la loi du 2 février 1995.</p> <p>En l'espèce, il ressort des dispositions de l'Arrêté du 6 mai 1995 que, lorsqu'elle est soumise à autorisation, la création d'une hélicoptère n'est soumise à aucune étude d'impact particulière alors même que la pollution sonore provoquée dans le cadre de leur exploitation peut s'avérer très importante, non seulement pour la santé humaine mais également pour la protection de l'environnement. Cela est d'ailleurs particulièrement le cas, en cas de création d'une hélicoptère dans une zone où plusieurs hélicoptères sont déjà exploitées, compte tenu des effets cumulés. Partant, cette réglementation méconnaît le principe de prévention et du droit à vivre dans un environnement sain dans la mesure où le régime prévu par l'Arrêté du 6 mai 1995 en matière d'hélicoptères ne prend en compte la gestion des effets de la pollution sonore induite par cet aménagement que postérieurement à leur création.</p> <p>Préalablement à la mise en service de telles hélicoptères, toutefois, aucune disposition préventive n'existe dans cet Arrêté aux fins de limiter en amont les nuisances susceptibles d'être induites par le fonctionnement de ce type d'aménagement. Si l'Arrêté en question prévoit en son article 8 qu'une note précisant l'impact sur l'environnement en matière de nuisances sonores doit être réalisée préalablement à la création d'une hélicoptère, absolument aucune prescription tendant à prendre en compte les nuisances sonores n'est imposée préalablement à la création d'une hélicoptère. Par conséquent, l'arrêté du 6 mai 1995 méconnaît le principe de prévention. Il est ainsi entaché d'illégalité de ce second chef, et aurait dû être abrogé par les Ministres saisis.</p> <p>En conséquence, l'Arrêté doit être modifié afin de prendre en compte la gestion des effets de la pollution sonore induite par cet aménagement antérieurement à leur création.</p> <p>Art 19 (art. 18-2 Arrêté) : Il est essentiel</p> <ul style="list-style-type: none">- que le préfet ait une obligation et non une simple possibilité d'interdire les hélicoptères dans les circonstances décrites ci-dessous.- de définir la notion de nuisances , notamment phoniques. Il peut par exemple être fait référence de la norme OMS à savoir 45 décibels pour la nuit et 53 db pour le jour.
--	--	---

			<p>« Conformément à l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile, l'utilisation d'une hélicoptère mentionnée à l'article 11 doit être restreinte ou interdite par le préfet ou le préfet maritime notamment dans les cas suivants :</p> <p>1° lorsqu'il en résulte des nuisances, notamment des nuisances phoniques, telles que définies par [...], ayant porté une atteinte grave à la tranquillité du voisinage, le cas échéant à la demande de personnes ayant la jouissance de lieux d'habitation situés à moins de 1500 mètres d'une hélicoptère.</p> <p>2° lorsqu'il en a été fait un usage non conforme aux dispositions des articles 11 à 18 du présent arrêté ou en cas d'infraction à l'autorisation délivrée en application de l'article D. 132-6-2 du code de l'aviation civile. »</p>
--	--	--	---

16/03/2022	18:36	Association Ciel Calme pour Ramatuelle et ses Environs (SIREN: 902796085)	<p>[Arrêté] Article 3</p> <p>Il est demandé de modifier l'article 3 de l'Arrêté pour les raisons suivantes :</p> <p>Il est demandé la mise en place de la carte EUROSTAT à la place de la carte OACI plus appropriée. Cette demande avait été initialement acceptée lors de la finalisation de la rédaction du décret ministériel n° 2010-1226 du 20 Octobre 2010 portant l'imitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population et avait obtenu le consensus des parties prenantes en date du 26 novembre 2009. Au moment de sa publication, le Ministre avait retiré de sa propre initiative et sans concertation, notamment avec la DGAC, la référence à la carte EUROSTAT.</p> <p>Pour rappel, s'agissant des Zones urbaines et rurales, la classification d'Eurostat des zones à forte densité, à densité intermédiaire et à faible densité de population est assise sur les principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les zones à forte densité de population sont définies comme des groupes de municipalités contiguës, Chacune ayant une densité supérieure à 500 habitants au kilomètre carré et une population totale pour la zone supérieure à 50 000 habitants ; - les zones intermédiaires sont définies comme des groupes de municipalités, chacune ayant une densité supérieure à 100 habitants au kilomètre carré, mais n'appartenant pas à une zone à forte densité de population. La population totale de la zone doit atteindre au moins 50 000 habitants ou la zone doit être adjacente à une zone à forte densité de population. (Une municipalité ou un groupe contigu de municipalités ayant une superficie de moins de 100 kilomètres carrés, n'atteignant pas la densité requise mais englobé en totalité par une zone à forte densité de population ou intermédiaire, est considéré comme faisant partie de cette zone. Si la zone considérée est incluse dans une combinaison de zones à forte densité de population et intermédiaires, elle est considérée comme intermédiaire.) <p>Dans le rapport parlementaire du 16 mars 2016 relatif aux nuisances aériennes (cf. p248 & 265), les zones à forte densité de population sont identifiées comme urbaines, tandis que les zones à faible densité de population sont généralement classées comme rurales. Toutefois, il existe une autre classification des zones rurales, proposée par l'OCDE, qui les définit comme celles qui ont moins de 150 habitants au kilomètre carré, et le texte fait aussi référence à cette classification : « Conforme NUTS 3 classifiées comme plus urbaines par groupement de régions de moins de 500 km2 ».</p> <p>De plus, et pour tenir compte du contexte réel de la population des zones touristiques (tel que cela est le cas du Golfe de St Tropez et de bien d'autres régions françaises), il nous semble essentiel de prendre en compte dans la notion d'agglomération les variations de population en fonction des saisons, qui peuvent parfois être multipliées par 10 en haute saison.</p>
------------	-------	---	---

			<p>Dans le même esprit, il est également demandé de modifier l'article R. 571-31-2 du code de l'environnement, en faisant référence à la carte Eurostat pour les zones à forte densité de population plutôt qu'à la carte OACI.</p>
--	--	--	---

17/03/2022	01:14	Observation concernant les hélicoptères sur les communes du Golfe de Saint-Tropez	<p>L' ASAV (Association pour la Sauvegarde et l'Aménagement de la Vallée de la Mole) partage sans réserve, vis à vis du projet, la position et les remarques du collectif d'associations de défense des habitants du Golfe de Saint-Tropez, et celles de la municipalité de Ramatuelle.</p> <p>Nous tenons pourtant à vous faire part de notre inquiétude concernant le risque d'une augmentation des mouvements sur l'aéroport de la Mole.</p> <p>S'il est indispensable de repenser le trafic des hélicoptères sur les territoires proches de la côte, il ne faudrait pas que ce trafic soit reporté vers l'aéroport, en impactant davantage encore la vallée et le village de La Mole, et même une partie de Cogolin et de Grimaud : les habitants de toute cette zone, ainsi que nos visiteurs et touristes, subissent déjà beaucoup trop de nuisances dues à l'aéroport. Notre patrimoine écologique exceptionnel doit être également pris en considération.</p> <p>Notre association insiste donc pour que l'analyse soit globale sur tout le territoire du Golfe de Saint-Tropez, incluant la zone d'influence de l'aéroport.</p> <p>Cordialement, Présidente de l'ASAV</p>
------------	-------	---	--

18/03/2022	08:23	Révision de la réglementation applicable aux hélicoptères - Document n°1 (partie 1)	<p>Document N°1 CONSULTATION DU PUBLIC CONCERNANT LA REVISION DE LA REGLEMENTATION APPLICABLE AUX HELISURFACES</p> <p>Introduction :</p> <p>La note de présentation des trois textes mis à la disposition du public, précise en son paragraphe contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « L'exception notable de la presqu'île de Saint-Tropez sur laquelle les règles en vigueur se sont révélées inadaptées pour encadrer le transport par hélicoptère. » • « Le contexte de la presqu'île de Saint-Tropez a démontré la nécessité de consolider la réglementation dans l'objectif de permettre au préfet d'apporter les réponses requises au niveau local, selon les spécificités du territoire concerné et les enjeux qui y sont identifiés. <p>Effectivement, depuis 15 ans, les riverains, les associations et les élus réclamaient une évolution de la réglementation notoirement inadaptée au territoire de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez (CCGST).</p> <p>Pour apprécier la situation il est indispensable de pouvoir analyser le trafic, et pour cela de connaître le nombre de mouvements réalisés sur chaque hélicoptère ainsi que les trajectoires des survols.</p> <p>La DGAC n'a jamais communiqué ces informations.</p> <p>Or ces données sont également indispensables pour assurer l'efficacité des contrôles.</p> <p>La CCGST a donc pris l'initiative en 2019 de récupérer ces informations, ce qui a permis de découvrir que le nombre de mouvements réalisés s'élevait finalement presque au double de celui estimé auparavant.</p> <p>Face à une activité aussi importante, les mesures consistant à limiter le nombre d'hélicoptères tout en les encadrant, et à fixer l'essentiel des mouvements sur certaines d'entre elles déterminées en fonction des enjeux environnementaux, permettent de contenir l'impact sonore du trafic. C'est ce type de mesures qui a été privilégié à partir de 2009 et qui a conduit à la mise en place des hélicoptères dites « responsables ». Ce dispositif préfectoral a été reconduit jusqu'en 2021.</p> <p>Malheureusement le manque de contrôle de l'activité et le non-respect des limitations ont amené les associations et les riverains à faire des recours.</p> <p>À la suite des décisions de justice rendues en juillet 2021, suspendant l'exécution des arrêtés préfectoraux encadrant l'utilisation des hélicoptères, celles-ci sont dorénavant exclusivement encadrées par l'arrêté interministériel du 6 mai 1995 : réglementation totalement inadaptée au Golfe de Saint-Tropez qui laisse le champ libre à la multiplication des hélicoptères. Dans ce contexte, une augmentation du nombre d'hélicoptères et des mouvements a été constatée durant l'été 2021 par rapport à 2020 (évolution des mouvements : + 32% en août et + 59% en septembre).</p> <p>La dispersion incontrôlable des mouvements ne peut qu'entraîner des nuisances sonores sur un plus grand</p>
------------	-------	---	---

		<p>nombre d'habitations et amener à de nombreux recours.</p> <p>En 2019 au pic de la saison, il a été dénombré, le 17 août, 238 mouvements en provenance ou à destination des hélisurfaces responsables et hélisurfaces privées pendant les horaires autorisés (10h00 13h00 / 16h00 20h00), soit une moyenne de 34 mouvements (survol) par heure avec des pointes à plus de 50 mouvements à l'heure. A ce trafic il faut rajouter, les mouvements d'hélicoptères fréquentant l'hélistation de Grimaud, les mouvements d'hélicoptères et d'avions fréquentant l'aéroport de La Mole et tous les mouvements d'aéronefs en transit, survolant la presqu'île.</p> <p>Sur l'année 2019 il a été dénombré plus de 31 000 mouvements sans les transits.</p> <p>La non prise en compte de ces données de trafic pour définir une nouvelle réglementation pourrait être considéré comme une erreur manifeste d'appréciation.</p> <p>De plus, l'absence de ces informations à l'avenir rendrait impossible le suivi de l'activité et la mise en place des contrôles nécessaires.</p> <p>Compte tenu de ces éléments, il est indispensable que l'ensemble des textes proposés donnent les pleins pouvoirs au préfet afin du lui permettre « d'apporter les réponses requises au niveau local, selon les spécificités du territoire concerné et les enjeux qui y sont identifiés.. » (objectif affiché dans la note de présentation des trois projets de texte).</p> <p>Sont joints à la présente note plusieurs courriers de la CCGST adressés aux autorités.</p> <p>Annexe n°1 Courrier n° 2021-2124 A l'attention de Monsieur le Ministre des Transports Le 26/10/2021 Objet : Réglementation de la circulation des hélicoptères dans le Golfe de Saint-Tropez Monsieur le Ministre, Comme vous le savez, notre territoire est le plus gros spot français en matière de transport par hélicoptères avec environ 23 000 mouvements chaque année.</p> <p>Dans ce contexte je souhaite attirer votre attention sur les conditions de circulation de ces hélicoptères dans le Golfe de Saint-Tropez en période estivale qui suscitent depuis plusieurs années un fort mécontentement et de vives réactions de la part des riverains et des élus.</p> <p>Cette situation s'est encore dégradée cet été, à la suite de décisions de justice qui ont annulé le dispositif préfectoral particulier de suivi et d'encadrement de la desserte en hélicoptères du Golfe qui reposait sur la mise en œuvre d'un nombre maîtrisé d'hélisurfaces, limitées en termes de mouvements et de plages horaires d'utilisation, et sur le fonctionnement d'un observatoire animé par le sous-préfet de Draguignan avec le</p>
--	--	--

		<p>concours de la direction de la sécurité de l'aviation civile sud-est et de la gendarmerie des transports aériens en présence des élus, des associations de riverains et des opérateurs aériens.</p> <p>Ce dispositif permettait d'apaiser les tensions dans l'attente de l'émergence d'une solution pérenne qui pourrait résider dans la définition d'un plan de desserte et dans la mise à disposition d'hélistations. Cette perspective fait actuellement l'objet d'une réflexion engagée par la communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez dans le cadre de sa compétence « Mobilité ».</p> <p>Depuis l'annulation du dispositif préfectoral, l'utilisation des hélistations n'est encadrée que par l'arrêté interministériel du 6 mai 1995. Ce texte, inadapté à notre territoire, laisse notamment le champ libre à la multiplication des hélistations. C'est ainsi que durant le mois d'août les nuisances sonores se sont fortement aggravées, portant l'exaspération de la population à un niveau jamais atteint.</p> <p>Votre ministère qui a été sollicité en début d'année dans la perspective de la mise en place, par décret, d'une réglementation spécifique applicable au Golfe de Saint-Tropez, puis de nouveau sollicité lorsque les décisions de justice susvisées ont été prises, a semble-t-il mis en place un groupe de travail afin de définir les nécessaires ajustements à apporter à la réglementation encadrant la circulation des hélicoptères.</p> <p>J'attire votre attention, Monsieur le Ministre, sur l'impérieuse nécessité de prendre des mesures appropriées dans des délais permettant leur application sur le Golfe de Saint-Tropez au plus tard dès le printemps 2022.</p> <p>Dans cette perspective je vous demande de bien vouloir associer la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez, qui s'est récemment dotée également d'une compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores, à la définition de ces mesures. Mon équipe et moi-même, nous nous tenons à votre disposition pour travailler ensemble à la recherche de solutions à la hauteur des enjeux environnementaux du territoire.</p> <p>Parallèlement aux nécessaires ajustements du dispositif national encadrant l'utilisation des hélistations, reposant sur l'arrêté interministériel du 6 mai 1995, la situation justifie la définition d'une réglementation spécifique temporaire applicable sur le Golfe de Saint-Tropez, dans l'attente de la mise en œuvre d'un plan de desserte pérenne.</p> <p>Je vous remercie d'avance de l'attention que vous porterez à ma requête.</p> <p>Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.</p> <p>Le Président de la Communauté de Communes du Golfe de Saint Tropez,</p> <p>Annexe n°2 A l'attention de Monsieur XX Objet : Desserte hélicoptères dans le Golfe de Saint Tropez Monsieur le Directeur,</p>
--	--	--

		<p>Suite à nos échanges téléphoniques du 19 décembre vous voudrez bien trouver ci-dessous nos premières réflexions.</p> <p>Pour améliorer la situation actuelle dans le Golfe de Saint Tropez la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez (CCGST) que je représente sur ce dossier travaille sur la définition d'un plan de desserte dans le cadre de ses compétences « mobilité » et « lutte contre les nuisances sonores générées par les aéronefs ».</p> <p>L'objectif principal consiste à abaisser les nuisances acoustiques provoquées par les survols, les atterrissages et les décollages, ainsi qu'à assurer le meilleur niveau possible de sécurité.</p> <p>Pour diminuer les nuisances des survols il faut diminuer le nombre d'hélicoptères et développer des trajectoires « préconisées » au-dessus des territoires les moins habités.</p> <p>Pour diminuer les nuisances des atterrissages/décollages il faut concentrer les hélicoptères sur les terrains les plus isolés possibles des habitations.</p> <p>C'est dans ce contexte que nous travaillons pour tenter de définir 4 ou 5 emplacements pour implanter des hélicoptères.</p> <p>La création de ces hélicoptères nécessite 2 à 3 ans de procédure.</p> <p>En attendant, dans une période transitoire, il est nécessaire que les nouvelles règles ne permettent pas de multiplier les hélicoptères et de les implanter n'importe où.</p> <p>De plus elles doivent être soumises à des limitations portant notamment sur le nombre de mouvements et les plages horaires d'utilisation. Leur utilisation de nuit doit être interdite.</p> <p>La proposition du Ministère des Transports de mise en place d'un système déclaratif esquissée lors de notre entretien :</p> <ul style="list-style-type: none">- Ne permettra pas de limiter le nombre d'hélicoptères (au contraire nous passerons de 10 à une cinquantaine) ;- Limitera les possibilités de mutualisation ;- Engendrera la multiplication des « sauts de puces » et donc des survols ;- Nécessitera la mise en place d'une procédure administrative complexe et longue d'examen des hélicoptères déclarées (acceptabilité sur le plan environnemental et de la sécurité) et de délais de dépôt des déclarations en adéquation avec la procédure ;- Nécessitera de prévoir les motifs sur lesquels l'autorité pourra s'appuyer pour interdire, à priori (avant leur utilisation), l'utilisation de telle ou telle hélicoptère déclarée si tel est l'un des objectifs du dispositif envisagé ;- Rendra plus difficile, voire impossible le contrôle de leur utilisation (eu égard à leur nombre) ;- Génèrera une dispersion des survols qui amplifiera les nuisances ;- Pourrait dégrader la sécurité des vols comparativement à la situation antérieure (réseau de quelques hélicoptères reconnues et désignées) ;
--	--	--

		<p>- Ne permettra pas de diminuer le nombre global de mouvements ;</p> <p>- Amènera le voisinage et les associations à multiplier les plaintes et procédures.</p> <p>Par ailleurs, la multiplication des hélicoptères étant de nature à augmenter le niveau de risque incendie, une réflexion doit être conduite afin de déterminer le type de mesures et d'équipements de lutte contre l'incendie à prévoir sur les hélicoptères les plus sensibles.</p> <p>Nous réitérons donc nos demandes visant à mettre en place, à titre transitoire, un régime particulier applicable à la circulation des hélicoptères dans le Golfe de Saint-Tropez. Cette ligne de conduite avait été actée lors de la réunion « Bilan d'étape projet hélicoptères CCGST » qui s'est tenue à Cogolin le 15 janvier 2021, dans les locaux de la communauté de communes.</p> <p>Les grandes lignes des mesures transitoires souhaitées :</p> <ol style="list-style-type: none">1. En tirant parti des dernières décisions de justice, donner au préfet le pouvoir d'apporter des restrictions aux conditions d'utilisation des hélicoptères telles que définies par l'arrêté interministériel du 6 mai 1995, pour les mêmes motifs que ceux prévus à l'article 18 de l'arrêté précité. Il importerait que le texte précise que le préfet peut, pour des motifs de tranquillité publique : limiter le nombre d'hélicoptères, limiter les plages horaires d'utilisation des hélicoptères, limiter le nombre maximal de mouvements d'hélicoptères par plage horaire, par jour, mois, saison et année, déterminer les plages horaires et hebdomadaires dans lesquelles le trafic des hélicoptères dont le niveau de performance acoustique est inférieur à un seuil fixé est interdit (limitations inspirées de l'article R.571-31-4 de code de l'environnement de l'article R.227-17 du code de l'aviation civile / cf. PJ Annexe 2).2. Donner au préfet un pouvoir élargi en matière d'interdiction d'utilisation d'hélicoptères ; élargi par rapport à ce que prévoit l'article 11 de l'arrêté du 6 mai 1995. L'interdiction totale, c'est-à-dire à tout utilisateur/pilote/exploitant doit être prononcée dans les cas prévus par l'article D132-6 et l'article 11 de l'arrêté du 6 mai 1995. Cela responsabilisera aussi la personne ayant la jouissance du terrain d'assiette de l'hélicoptère qui donne son accord pour son utilisation. L'interdiction devrait aussi pouvoir être prononcée en cas d'inobservation des restrictions d'utilisation des hélicoptères fixées par le préfet (cf. § 1 ci-dessus).3. Donner au préfet le pouvoir de déroger aux dispositions de l'article 11 de l'arrêté interministériel du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères, qui limitent le nombre annuel de mouvements susceptibles d'être générés par l'utilisation d'une hélicoptère. Cette disposition bien encadrée, apporterait de la souplesse dans l'organisation de la desserte dans cette phase transitoire. Le dépassement du quota annuel (plafonné) pourrait être envisagé sur des hélicoptères bien acceptés jusqu'à présent sur le plan environnemental du fait de la limitation du nombre quotidien de mouvements autorisé et des restrictions portant sur les plages horaires d'utilisation ; à minima sur celles pour lesquelles un dossier de conversion en hélicoptère a été déposé telles que : La Mort du Luc, Belieu, La Rouillère et Le Pilon (avis DGAC
--	--	--

		<p>déjà rendus, avis imminent concernant le Pilon).</p> <p>4. Etendre les zones à l'intérieur desquelles l'utilisation d'hélicoptères est interdite sauf autorisation. Les secteurs classés en agglomération (secteur d'exclusion des hélicoptères) couvrent qu'une très faible partie du territoire de la presqu'île (exemple : 7% du territoire de la commune de Ramatuelle, 12% de Gassin et 47% de Saint-Tropez). Sur la base de l'alinéa 2, 3ème phrase de l'article D132-6, l'instauration d'un périmètre autour des agglomérations à l'intérieur duquel l'utilisation d'hélicoptères est interdite, sauf autorisation, est une piste à explorer (voir proposition ci-jointe : PJ).</p> <p>5. Prévoir des sanctions dissuasives en cas de manquements, à l'égard du pilote, de l'exploitant de l'hélicoptère mais aussi de la personne ayant la jouissance du terrain d'atterrissage de l'hélicoptère (celui qui donne son accord pour l'utilisation de l'hélicoptère / article 12 de l'arrêté 6 mai 1995).</p> <p>6. Mise en place d'un dispositif de surveillance du respect des restrictions environnementales prévues par les textes et mise en oeuvre des mesures sanctionnant les manquements détectés.</p> <p>7. Limiter rigoureusement le nombre de mouvements et les horaires sur les hélicoptères privés.</p> <p>8. Mettre en place, sur la base de statistiques quotidiennes, un système de contrôle efficace.</p> <p>Par ailleurs, pour éviter que les opérateurs aériens continuent à bafouer les règles sur le nombre de mouvements et les horaires, il serait souhaitable que les hélicoptères soient à l'avenir sous responsabilité de la CCGST ou des communes et non plus des opérateurs aériens, comme les hélistations plus tard. De plus, ceci permettrait une mutualisation des hélicoptères.</p> <p>Dans le cadre de la concertation préalable à la nouvelle réglementation, nous souhaitons échanger rapidement avec le Ministère et la DGAC afin de trouver un consensus. Il serait regrettable de devoir formuler un avis très défavorable et de mener des actions fortes d'opposition au projet, ou de déférer les nouveaux décrets et arrêtés devant l'autorité judiciaire tant au niveau des nuisances que de la sécurité.</p> <p>Cela fait bientôt 2 ans que nous formulons des propositions qui n'ont suscité, jusqu'à présent, aucune réaction, aucun commentaire, ni aucun retour.</p> <p>La situation aujourd'hui est particulièrement critique sur le territoire de la CCGST, et la multiplication des procédures devant les tribunaux démontrent l'urgence de trouver des solutions pour la saison 2022, en attendant la création des hélistations.</p> <p>Veuillez recevoir, monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.</p> <p>Vice-Président CCGST</p>
--	--	---

18/03/2022	08:27	Révision de la réglementation applicable aux hélisurfaces - Document n°1 (partie 2)	<p>Annexe n°3 Courrier n°2022-362 A l'attention de Monsieur le Sous-Préfet de Draguignan Le 15/02/2022 Objet : Règlementation hélicoptères Monsieur le Sous-Préfet,</p> <p>Je tiens à vous remercier pour l'organisation de la réunion de concertation qui s'est tenue le 4 février à la Communauté de Communes.</p> <p>Les nombreux échanges ont permis de mieux comprendre les évolutions attendues dans les projets de Décret et d'Arrêté en préparation au sein des Ministères.</p> <p>Ils ont fait ressortir également les évolutions souhaitées par la CCGST et l'ensemble des Maires concernés par l'activité des hélicoptères.</p> <p>Tous ensemble, et de manière unanime, nous réitérons notre demande de mise en place d'une réglementation permettant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De limiter le nombre de mouvements au-dessus de la presqu'île - D'encadrer le nombre d'hélisurfaces commerciales - De réglementer strictement l'utilisation des hélisurfaces privées - De mettre en place des trajectoires préconisées - De développer une base statistique pour permettre de renforcer les contrôles quotidiens - De créer des espaces aux abords des agglomérations dans lesquelles les hélisurfaces ne seront pas autorisées <p>Toutes ces mesures permettraient une forte diminution des nuisances et une nette amélioration de la sécurité. La situation créée par le manque de contrôle dans le passé, et aggravée par la seule application de l'Arrêté de 95 depuis le mois d'Août 2021, est devenue totalement intolérable pour les populations concernées.</p> <p>Les élus du Golfe, et les collaborateurs de la CCGST restent à votre disposition pour approfondir ces sujets afin de trouver un consensus avant le début de la saison 2022.</p> <p>Je vous prie de recevoir, Monsieur le Sous-Préfet, l'expression de mes meilleures salutations.</p> <p>Président CCGST Vice-Président CCGST - Vice-Présidente CCGST, Maire de Saint Tropez - Vice-Président CCGST, Maire de Ramatuelle - Vice-Présidente CCGST, Maire de Gassin - Vice-Président CCGST, Maire de Cogolin - Vice-Président CCGST, Maire de Grimaud - Vice-Président CCGST, Maire de La Môle - Vice-Président CCGST, Maire de La Croix Valmer</p> <p>Copie : DGAC</p>
------------	-------	---	---

		<p>Annexe n°4 MAIL du 25 février 2022 de la CCGST au DGAC De : Cabinet du Maire Envoyé : vendredi 25 février 2022 11:23 Objet : Statistiques Hélicoptères Golfe de Saint-Tropez Monsieur le Directeur Général, Comme vous le savez les survols d'hélicoptères dans le Golfe de Saint Tropez, en forte augmentation durant la dernière décennie, génèrent une exaspération de la population face aux problèmes de nuisances sonores, de pollution, d'atteinte à la tranquillité publique et à l'environnement, ainsi que des préoccupations au plan de la sécurité. Pour tenter d'améliorer la situation, qui s'est encore détériorée depuis la suspension par le tribunal administratif du dispositif préfectoral limitant le nombre d'hélicoptères commerciaux (dites « hélicoptères responsables »), le Ministère travaille sur une nouvelle réglementation. Mais cette évolution ne pourra être efficace sans une surveillance de l'activité exercée permettant une analyse sérieuse et approfondie des mouvements observés. Depuis la création de « l'observatoire hélicoptères », tous les membres n'ont cessé de réclamer, en vain, l'accès aux informations sur les mouvements réalisés. Les estimations des uns et des autres faisaient ressortir un chiffre annuel de 10 à 12 000 mouvements. Les hélicoptéristes, interrogés en 2019, déclaraient un chiffre aux alentours des 15 000 mouvements. La Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez décidait alors de mettre en place les moyens nécessaires pour acquérir les données de trafic indispensables à l'analyse de la situation. Il en est ressorti, pour l'année 2019, un total de 23 000 mouvements, uniquement pour les vols commerciaux et privés, sans compter les vols en transit, les vols militaires, ceux de la sécurité civile et du SAMU, et les vols de travail aérien. Bien entendu n'étaient pas inclus également les vols d'hélicoptères dont le transpondeur n'était pas en fonctionnement ! On peut donc estimer raisonnablement que le Golfe de Saint-Tropez a été survolé en 2019 par environ 25 000 mouvements (auxquels se rajoutent les 5 887 mouvements d'avions : transits et desserte de l'aéroport de La Mole, ce qui porte le total à environ 31 000 mouvements). Ce chiffre énorme pour un petit territoire fait du Golfe de Saint-Tropez le plus gros spot français d'hélicoptères, et sans doute même européen. De plus 80% de ce trafic s'opère sur les quatre mois d'été. Par ailleurs, la multiplication des hélicoptères dans le cadre de l'application de l'arrêté de 95 va créer une dispersion des survols et des nuisances sur toute la presqu'île.</p>
--	--	--

		<p>La méconnaissance de ces chiffres et de ces mouvements, au quotidien, rend impossible la mise en place d'un contrôle efficace de l'activité et laisse la porte ouverte au non-respect des règles de limitation des mouvements, de respect des horaires, aux trafics en tout genre, ainsi qu'aux risques au niveau de la sécurité des personnes et des biens.</p> <p>Il est donc indispensable que ces informations soient recueillies et exploitées.</p> <p>Pour cela la CCGST a passé une convention avec la société aéroportuaire : Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), pour l'année 2022, afin de connaître les mouvements quotidiens ainsi que les lieux d'atterrissage et de décollage.</p> <p>La CCGST ne peut exercer ses compétences « Mobilité » et « Lutte contre les nuisances sonores générées par les hélicoptères » sans ces données de trafic.</p> <p>Comme l'a précisé la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) interrogée par le Maire de Ramatuelle en décembre 2021, ces informations sont communicables (voir pièce jointe).</p> <p>A la suite d'une intervention du directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est auprès de la société ACA, soulevant un éventuel problème juridique, la fourniture de ces informations a été suspendue, mettant ainsi la CCGST dans l'impossibilité d'exercer ses compétences.</p> <p>De plus, comme nous nous sommes engagés à transmettre ces informations au quotidien à la Sous-Préfecture de Draguignan, celle-ci se trouve également dans l'impossibilité d'intervenir et de faire réaliser des contrôles tout au long de l'année sans ces données.</p> <p>Devant la gravité de cette situation, je vous demande, Monsieur le Directeur Général, de bien vouloir intervenir auprès de vos services afin de trouver une solution pour établir les règles permettant d'assurer la fourniture de ces informations.</p> <p>Restant à votre disposition pour approfondir ce sujet, je vous prie de recevoir, Monsieur le Directeur Général, l'expression de toute ma considération.</p> <p>Vice-président CCGST</p> <p>Copies : Monsieur le Préfet du Var, Monsieur le Sous-Préfet de Draguignan, Madame la Députée</p>
--	--	---

18/03/2022	08:32	Révision de la réglementation applicable aux hélicoptères - Document n°2	<p>Document N°2</p> <p>Projet : Révision de la réglementation applicable aux hélicoptères - Commentaire/question/proposition</p> <p>Concernant : « Le projet de décret instituant une sanction administrative en cas de méconnaissance des règles encadrant l'utilisation des hélicoptères »</p> <p>Décret instituant une sanction administrative en cas de méconnaissance des règles encadrant l'utilisation des hélicoptères</p> <p>Commentaire/question/proposition</p> <p>Selon les termes des articles R.160-16 et R.160-17 des sanctions administratives (amendes) peuvent être prononcées à l'encontre du pilote commandant de bord ou de l'exploitant d'hélicoptère, par le préfet, en cas de non-respect des mesures prises en application des dispositions des articles D. 132-6-1 et D. 132-6-2 du code de l'aviation civile (articles reproduits ci-dessous). Le montant maximum de l'amende est de 750 € pour une personne physique et 3 750 € pour une personne morale, par manquement constaté.</p> <p>D.132-6-1. - Les hélicoptères sont interdites dans les agglomérations sauf autorisation spéciale délivrée par arrêté préfectoral et réservée à certaines opérations de transport public ou de travail aérien.</p> <p>En dehors des agglomérations, le préfet peut, par arrêté, soumettre à déclaration préalable ou réglementer l'utilisation d'hélicoptères sur une commune lorsque cette utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement.</p> <p>A tout moment, un hélicoptère peut être interdit ou faire l'objet des limitations mentionnées à l'article D. 132-6-2 par le préfet ou, pour les hélicoptères en mer, par le représentant de l'Etat en mer lorsque son utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique, à la sécurité publique, à la protection de l'environnement, à la défense nationale ou à la sécurité nationale.</p> <p>Les dispositions du présent article ne sont pas applicables :</p> <p>1° Aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire ;</p> <p>2° Aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes et des biens ;</p> <p>3° Aux aéronefs qui n'appartiennent pas à l'Etat effectuant une mission d'Etat.</p> <p>D.132-6-2. - L'autorisation spéciale délivrée par le préfet en application du premier alinéa de l'article D. 132-6-1 impose pour l'usage de chaque hélicoptère des limitations concernant notamment le nombre des mouvements d'hélicoptères, les plages horaires d'utilisation et, le cas échéant, les manœuvres d'approche, de décollage et d'atterrissage, les caractéristiques acoustiques des appareils et les essais moteurs.</p> <p>L'instauration de sanctions dissuasives était une demande formulée par la CCGST. En effet, les manquements étaient jusque-là passibles d'amendes contraventionnelles de première classe, soit une amende d'un montant maximum de 38 euros (ou 190€ pour une personne morale). Les montants des amendes administratives prévues par le projet de décret : montant maximal 750 € pour une personne physique et 3 750 € pour une</p>
------------	-------	--	--

		<p>personne morale (par manquement constaté), sont incontestablement plus dissuasifs.</p> <p>Par contre, la CCGST avait demandé que le propriétaire d'un terrain (ou la personne qui a la jouissance du terrain) servant d'assiette à une hélisurface puisse également être sanctionné en cas d'utilisation irrégulière de son hélisurface (manquement aux règles encadrant l'utilisation de l'hélisurface). Cette demande n'est pas prise en compte. La CCGST réitère sa demande qui vise à responsabiliser le propriétaire de terrain (ou la personne qui a la jouissance du terrain) qui donne son accord pour que son terrain serve d'assiette à une hélisurface.</p> <p>Par ailleurs, lorsqu'une hélisurface est utilisée par plusieurs exploitants d'hélicoptères, l'imputation du non-respect d'une mesure limitant le nombre de mouvements, passible de la sanction administrative susvisée, posera un problème. Lorsque le dépassement du quota résulte de la somme des mouvements effectués par chaque exploitant et que ces derniers ont individuellement respecté la limitation, lequel de ces opérateurs aériens est passible d'une amende ? Celui qui aura fait le vol de trop ? L'imputation de l'infraction au propriétaire du terrain (ou personne ayant la jouissance du terrain) assortie d'une sanction serait dans ce cas plus pertinente.</p> <p>Aux termes de l'article R.160-16 est passible d'une amende administrative le non-respect des mesures prises en application des dispositions des articles D. 132-6-1 et D. 132-6-2 (cf. ci-dessus).</p> <p>Les mesures concernées sont donc celles qui peuvent être prises par le préfet (arrêté préfectoral) et uniquement celles-là :</p> <p>En application du D.132-6-1 (alinéa 2 et 3) :</p> <ul style="list-style-type: none">- mesure imposant une déclaration préalable d'utilisation des hélisurfaces- mesures réglementant l'utilisation des hélisurfaces- mesure interdisant ou limitant l'utilisation d'une hélisurface <p>En application du D.132-6-2 :</p> <ul style="list-style-type: none">- mesure fixant les limitations d'utilisation d'une hélisurface en agglomération énoncées dans l'autorisation spéciale préfectorale requise pour l'utilisation d'une hélisurface en agglomération. <p>Cette lecture est-elle juste ? Si oui, le non-respect de toutes les mesures susceptibles d'être prises par le préfet dans le cadre de ses compétences (celles prévues aux articles D.132-6-1 et D.132-6-2) : déclaration préalable des hélisurfaces, restriction d'utilisation (limitation de mouvements, horaires d'utilisation, . . .), interdiction d'utilisation . . . est donc passible d'une amende administrative. L'instauration de sanctions dissuasives en cas de non-respect des mesures prises par arrêté préfectoral correspond à une demande formulée par la CCGST.</p> <p>NB : Le non-respect des limitations d'utilisation d'une hélisurface en agglomération énoncées dans l'autorisation spéciale préfectorale visée aux articles D.132-6-1 et D.132-6-2, est également passible d'une amende contraventionnelle de 3ème classe.</p> <p>Le texte limite les sanctions au non-respect des mesures prises en application des dispositions des articles D.</p>
--	--	---

		<p>132-6-1 et D. 132-6-2 (cf. liste ci-dessus).</p> <p>Le non-respect de la règle de base qui interdit l'utilisation d'hélicoptères en agglomération sauf autorisation spéciale, donc le défaut d'autorisation, est-il couvert par le texte ? Cela ne semble pas être le cas. Est-ce volontaire ? Le défaut d'autorisation doit être passible de l'amende administrative.</p> <p>D'autres mesures, encadrant l'utilisation des hélicoptères, fixées par l'arrêté interministériel du 6 mai 1995 ne sont pas couvertes par le texte. Le non-respect de ces mesures ne peut donc pas être sanctionné par l'amende administrative prévue par le projet de décret. Il reste passible de l'amende contraventionnelle de première classe (38 euros ou 190€ pour une personne morale).</p> <p>Exemple :</p> <ul style="list-style-type: none">- non-respect du caractère occasionnel de l'utilisation d'une hélicoptère (dépassement des limitations de mouvements)- non-respect des interdictions d'utiliser les hélicoptères en agglomération (déjà évoquée ci-dessus), dans les zones situées aux abords des aérodromes, à l'intérieur des secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense- défaut d'autorisation du propriétaire du terrain d'assiette de l'hélicoptère- défaut de déclaration à la PAF <p>...</p> <p>Constatation des manquements :</p> <p>S'agissant de la presqu'île de Saint-Tropez, la constatation des manquements est une mission complexe du fait notamment de l'étendue du territoire et du volume de l'activité. Les fonctionnaires et agents en charge de la constatation des manquements devraient pouvoir exploiter les données de trafic des radars de la DGAC lorsqu'elles sont disponibles. Cette possibilité devrait être inscrite dans la loi.</p>
--	--	---

18/03/2022	08:37	Révision de la réglementation applicable aux hélicoptères - Document n°3	<p>Document N°3</p> <p>Projet : Révision de la réglementation applicable aux hélicoptères</p> <p>Commentaire/question/proposition</p> <p>Concernant : « Le projet de décret modifiant la section 3 du chapitre II du titre III du livre Ier de la partie réglementaire (décrets simples) du code de l'aviation civile, relative à l'atterrissage et au décollage des hélicoptères »</p> <p>Décret modifiant la section 3 du chapitre II du titre III du livre Ier de la partie réglementaire (Décrets simples) du code de l'aviation civile, relative à l'atterrissage et au décollage des hélicoptères</p> <p>Texte actuel</p> <p>D.132-6. - En application de l'article R. 132-1, les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome lorsqu'ils effectuent des transports publics à la demande, du travail aérien, des transports privés ou des opérations de sauvetage.</p> <p>Ces emplacements sont dénommés "hélicoptères". Les hélicoptères ne peuvent être utilisés qu'à titre occasionnel. Dans certaines zones, leur utilisation peut être soumise à autorisation administrative.</p> <p>Sauf autorisation spéciale délivrée par arrêté préfectoral et réservée à certaines opérations de transport public ou de travail aérien, les hélicoptères sont interdites dans les agglomérations.</p> <p>Elles peuvent être interdites par le préfet dans les lieux où leur utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité et à la sécurité publiques, à la protection de l'environnement ou à la défense nationale.</p> <p>Hors le cas de force majeure, d'opération d'assistance ou de sauvetage, les pilotes doivent être titulaires d'une habilitation à utiliser les hélicoptères valable sur le territoire national, délivrée par le préfet du département où le pilote est domicilié ou par le préfet de police pour les personnes résidant à Paris ou à l'étranger, après avis conforme du commandant de groupement de gendarmerie départemental, du directeur régional des douanes compétent ou du directeur interrégional des douanes d'Ile-de-France et du directeur interrégional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins.</p> <p>Un arrêté interministériel fixe les modalités d'application du présent article.</p> <p>D132-6-1. - L'autorisation spéciale délivrée par le préfet en application de l'article D.132-6 précise les limitations concernant le nombre des mouvements d'hélicoptères, les plages horaires d'utilisation, les manœuvres d'approche, de décollage et d'atterrissage, les caractéristiques acoustiques des appareils et les essais moteurs imposées pour l'usage de chaque hélicoptère. Ces limitations ne sont pas applicables aux transports sanitaires et aux missions urgentes de protection civile.</p> <p>Projet</p> <p>D.132-6. - Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome lorsqu'ils effectuent des transports publics à la demande, du travail aérien, des transports privés ou des opérations de sauvetage. Ces</p>
------------	-------	--	--

		<p>emplacements sont dénommés " hélisurfaces ". Les hélisurfaces ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel. Selon les zones, leur utilisation peut être soumise à déclaration préalable ou à autorisation administrative du préfet ou, pour les hélisurfaces en mer, du représentant de l'Etat en mer.</p> <p>D.132-6-1. - Les hélisurfaces sont interdites dans les agglomérations sauf autorisation spéciale délivrée par arrêté préfectoral et réservée à certaines opérations de transport public ou de travail aérien. En dehors des agglomérations, le préfet peut, par arrêté, soumettre à déclaration préalable ou réglementer l'utilisation d'hélisurfaces sur une commune lorsque cette utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement.</p> <p>A tout moment, une hélisurface peut être interdite ou faire l'objet des limitations mentionnées à l'article D. 132-6-2 par le préfet ou, pour les hélisurfaces en mer, par le représentant de l'Etat en mer lorsque son utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique, à la sécurité publique, à la protection de l'environnement, à la défense nationale ou à la sécurité nationale.</p> <p>Les dispositions du présent article ne sont pas applicables :</p> <ul style="list-style-type: none">1° Aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire ;2° Aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes et des biens ;3° Aux aéronefs qui n'appartiennent pas à l'Etat effectuant une mission d'État. <p>D.132-6-2. - L'autorisation spéciale délivrée par le préfet en application du premier alinéa de l'article D. 132-6-1 impose pour l'usage de chaque hélisurface des limitations concernant notamment le nombre des mouvements d'hélicoptères, les plages horaires d'utilisation et, le cas échéant, les manœuvres d'approche, de décollage et d'atterrissage, les caractéristiques acoustiques des appareils et les essais moteurs.</p> <p>D.132-6-3. - Hors cas de force majeure, d'opération d'assistance ou de sauvetage, les pilotes doivent être titulaires d'une habilitation à utiliser les hélisurfaces valables sur le territoire national, délivrée par le préfet du département où le pilote est domicilié ou par le préfet de police pour les personnes résidant à Paris ou à l'étranger.</p> <p>D. 132-6-4. - L'habilitation prévue à l'article D. 132-6-3 est délivrée après avis du commandant du groupement de gendarmerie départemental ou du commandant de la gendarmerie des transports aériens pour les personnes résidant à Paris ou à l'étranger, du directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent et du directeur zonal de la police aux frontières ou du directeur central de la police aux frontières pour les personnes résidant en Île-de-France.</p> <p>D.132-6-5. - Un arrêté des ministres chargés des transports, de l'intérieur, de la défense, des douanes et de la mer fixe les modalités d'application de la présente section.</p> <p>D.132-6-6. - Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux aéronefs mentionnés au second alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports.</p>
--	--	--

		<p>Commentaire/question/proposition</p> <p>Art. D. 132-6-1.</p> <p>Alinéa 1 - Les hélicoptères sont interdites dans les agglomérations sauf autorisation spéciale délivrée par arrêté préfectoral et réservée à certaines opérations de transport public ou de travail aérien.</p> <p>Alinéa 2 - En dehors des agglomérations, le préfet peut, par arrêté, soumettre à déclaration préalable ou réglementer l'utilisation d'hélicoptères sur une commune lorsque cette utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement.</p> <p>Alinéa 3 - A tout moment, une hélicoptère peut être interdite ou faire l'objet des limitations mentionnées à l'article D. 132-6-2 par le préfet ou, pour les hélicoptères en mer, par le représentant de l'Etat en mer lorsque son utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique, à la sécurité publique, à la protection de l'environnement, à la défense nationale ou à la sécurité nationale.</p> <p>Alinéa 2</p> <p>La compétence de réglementer l'utilisation des hélicoptères est donnée au préfet. Cette mesure souhaitée par tous les acteurs y compris la CCGST est une réponse aux décisions du TA de 2021. Toutefois le préfet ne peut réglementer que lorsque l'utilisation d'hélicoptères est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement. Il faudrait qu'il puisse aussi réglementer lorsque l'utilisation d'hélicoptères est susceptible de porter atteinte à la sécurité publique.</p> <p>Concernant la compétence du préfet en matière d'interdiction, celle-ci semble réduite par rapport au texte actuellement en vigueur.</p> <p>En effet, le texte actuel stipule : « Elles (les hélicoptères) peuvent être interdites par le préfet dans les lieux où leur utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité et à la sécurité publiques, à la protection de l'environnement ou à la défense nationale. »</p> <p>Le texte proposé stipule : « A tout moment, une hélicoptère peut être interdite ou faire l'objet des limitations mentionnées à l'article D. 132-6-2 par le préfet ou, pour les hélicoptères en mer, par le représentant de l'Etat en mer lorsque son utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique, à la sécurité publique, à la protection de l'environnement, à la défense nationale ou à la sécurité nationale. »</p> <p>Le texte actuel permet au préfet d'interdire l'utilisation d'hélicoptères dans des lieux, donc dans des emprises géographiques définies par le préfet (zone, secteur . . .).</p> <p>Le texte proposé permet d'interdire une hélicoptère (ou plusieurs) identifiée(s), donc seulement au cas par cas. Le champ de compétence n'est plus du tout le même.</p> <p>La CCGST demande le maintien de la compétence actuelle du préfet, dans des lieux ou ...</p> <p>Proposition rédaction de l'alinéa 2</p> <p>« En dehors des agglomérations, le préfet peut, par arrêté, soumettre à déclaration préalable et/ou</p>
--	--	---

			<p>réglementer ou interdire l'utilisation d'hélicoptères dans les lieux où cette utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique, à la sécurité publique ou à la protection de l'environnement. »</p> <p>Les alinéas 2 et 3 mentionnent que les mesures préfectorales peuvent être prises lorsque l'utilisation d'hélicoptères est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement</p> <p>....</p> <p>L'expression « susceptible » signifie-t-elle que les mesures peuvent être prises a priori ? Il est important de pouvoir agir a priori (démarche préventive / principe prévu par le code de l'environnement au même titre que le principe de précaution). La CCGST demande que ce point soit clarifié.</p>
--	--	--	---

18/03/2022	08:42	Révision de la réglementation applicable aux hélicoptères - Document n°4	<p>Document N°4</p> <p>Projet : Révision de la réglementation applicable aux hélicoptères</p> <p>Commentaire/question/proposition</p> <p>Concernant : « Le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères »</p> <p>Arrêté modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères & Version consolidée</p> <p>Commentaire/question/proposition</p> <p>Article 4 du projet d'arrêté modificatif - Article 11 de l'arrêté 6 mai 1995 modifié : version consolidée</p> <p>Cet article précise qu'une hélicoptère ne peut être utilisée qu'à titre occasionnel et définit le caractère occasionnel.</p> <p>« Le caractère occasionnel d'utilisation d'une hélicoptère résulte :</p> <p>1° soit de l'existence de mouvements peu nombreux.</p> <p>Dans ce cas, les deux limitations suivantes devront être respectées :</p> <ul style="list-style-type: none">- le nombre de mouvements annuel inférieur à 200 ;- et le nombre de mouvements journalier inférieur à 20, <p>(un atterrissage et un décollage constituant deux mouvements).</p> <p>Dans le décompte des mouvements, n'interviennent pas les mouvements d'hélicoptères réalisés dans le cadre de la formation des pilotes en double commande avec un instructeur, si ces hélicoptères ont été identifiées comme telles dans les dossiers déposés par les centres de formation agréés ou déclarés auprès de leur autorité de tutelle.</p> <p>2° soit de mouvements relativement nombreux pendant une période courte et limitée.</p> <p>Ce cas correspond à des événements exceptionnels et temporaires susceptibles d'engendrer des dépassements des limitations précitées, pour :</p> <ul style="list-style-type: none">- des vols de travail aérien ; ou- des vols locaux avec emport de passagers tels que définis à l'article R. 330-1 du code de l'aviation civile (à raison de trois jours maximum par semaine pendant trois mois consécutifs). <p>L'opérateur de l'hélicoptère ou son représentant doit en informer les autorités préfectorales avant le début des opérations. »</p> <p>Comme indiqué dans la note explicative présentant les trois projets de textes, la libre utilisation des hélicoptères en dehors des agglomérations est inadaptée pour encadrer l'activité générée par la desserte en</p>
------------	-------	--	--

		<p>hélicoptère de la presqu'île. C'est la raison pour laquelle un dispositif préfectoral spécifique (et transitoire) encadre chaque été l'utilisation des hélicoptères desservant la presqu'île. Ce dispositif vise à maîtriser les nuisances sonores (les réduire) générées par les survols, atterrissages et décollages liés à l'utilisation des hélicoptères. Pour cela il faut, notamment, maîtriser le nombre d'hélicoptères et leur emplacement en les concentrant sur des lieux les plus isolés possibles des habitations. Toutefois, la contrainte réglementaire en termes de quantité de mouvements attachée au statut d'hélicoptère est une contrainte qui complique énormément l'élaboration des mesures préfectorales. Elle favorise indéniablement la multiplication des hélicoptères dans un contexte réglementaire où finalement la libre utilisation des hélicoptères hors agglomération est maintenue. C'est pourquoi, la CCGST a exprimé à plusieurs reprises le besoin d'un assouplissement de la règle de base limitant à 199 le nombre annuel de mouvements sur une hélicoptère, qui pourrait concerner des hélicoptères prédéterminés (par le préfet) en considération des enjeux environnementaux du territoire. L'instauration de cette souplesse aurait pu être intégrée dans un texte spécifique (décret) encadrant la circulation des hélicoptères desservant le golfe de Saint-Tropez. Mais cette option, actée lors d'une réunion qui s'est tenue à la CCGST le 15 janvier 2021, n'a finalement pas été retenue, pour des raisons ignorées de la CCGST. Pourtant à l'issue de cette réunion un dossier comportant notamment un projet de décret avait été constitué et transmis au ministère. A défaut de texte spécifique, cette souplesse pourrait être introduite dans le texte national en prévoyant une disposition permettant au préfet d'autoriser le dépassement du seuil de 199 mouvements/an dans le cas d'événements saisonniers (juin/juillet/août) sur les hélicoptères les plus isolés, les mieux acceptés, à minima sur celles pour lesquelles un dossier de conversion en hélicoptère a été déposé telles que : La Mort du Luc, La Rouillère et Le Pilon. La surfréquentation de la presqu'île durant l'été représente un événement saisonnier qui doit être considéré comme tels. Cette souplesse est assimilable à celle déjà prévue par le texte concernant les vols de travail aérien et les vols locaux avec passagers tels que définis à l'article R.330-1 du code de l'aviation civile (cf. ci-dessus). La CCGST réitère sa demande concernant un assouplissement encadré du quota « 199 mouvements/an » seule solution pour éviter la multiplication des hélicoptères durant l'été, et l'accroissement exponentiel des nuisances et pollutions sur tout le territoire.</p> <p>Article 6 du projet d'arrêté modificatif - Article 11-1 de l'arrêté 6 mai 1995 modifié : version consolidée I - Les zones d'exclusion des hélicoptères situées aux abords des aérodromes définies par l'arrêté du 22 février 1971, visées au 2° de cet article, s'appliquent-elles aux hélicoptères spécialement destinées au transport public à la demande visées par l'arrêté du 6 mai 1995 (hélicoptères créées conformément aux dispositions du chapitre II du Titre II ci-dessus)?</p> <p>A quelle catégorie d'aérodromes appartient une hélicoptère spécialement destinée au transport public à la demande ? Les catégories définies par le code sont (L.6312-1 et L.6312-2 du code) : les aérodromes ouverts à</p>
--	--	--

		<p>la circulation aérienne publique, et les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique qui comprennent : les aérodromes réservés à l'usage d'administration de l'Etat, les aérodromes à usage restreint (autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'Etat) et les aérodromes à usage privé. Si elle n'appartient à aucune des catégories visées par l'arrêté du 22 février 1971, alors l'arrêté de 71 n'est pas applicable.</p> <p>Dans ce cas, la CCGST demande de combler ce vide par la mesure proposée ci-dessous (en bleu).</p> <p>Les hélistations sont notamment interdites :</p> <p>1° à l'intérieur des agglomérations telles que définies à l'article 3 ci-dessus, sauf à titre exceptionnel, afin d'exécuter certaines opérations de transport public ou de travail aérien. L'autorisation spéciale prévue à l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile est, dans ce cas, prise par le préfet, après avis du maire de la commune, du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, du directeur zonal de la police aux frontières ou du directeur central de la police aux frontières pour la zone Île-de-France, du directeur régional des douanes et du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Elle peut notamment préciser les cheminements à utiliser.</p> <p>2° à l'intérieur de zones situées aux abords des aérodromes définies par l'arrêté du 22 février 1971 portant réglementation de l'utilisation d'hélistations aux abords des aérodromes, sauf accord de la personne dont relève de l'aérodrome.</p> <p>3° aux abords des hélistations créées conformément aux dispositions du chapitre II du Titre II ci-dessus, dans une zone délimitée par une circonférence de 2,5 km de rayon centrée sur le point de référence de l'hélistation, sauf accord de la personne dont relève l'hélistation.</p> <p>3° 4° à l'intérieur des secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense visées par l'article L.1321-2 du code de la défense, sauf dérogation exceptionnelle accordée par le préfet, après avis conforme du ministère de la défense. Les interdictions prévues aux 1° et 2° du présent article ne s'appliquent pas aux opérations urgentes d'assistance et de sauvetage.</p> <p>Motivation/Justification :</p> <p>Dans le cadre de la recherche de solutions pérennes à la problématique de la desserte en hélicoptère de la presqu'île, plusieurs projets de création d'hélistations sont en cours d'instruction (5) et d'autres pistes sont explorées par la CCGST. Ce sont toutes des hélistations spécialement destinées au transport public à la demande. La mise à disposition de ces points officiels de desserte vise à fixer le trafic, le canaliser et le contenir avec pour objectif principal la maîtrise des nuisances sonores. Cet objectif ne peut pas être atteint si parallèlement des mesures ne sont pas prises pour réduire fortement les possibilités d'utiliser des hélistations telles qu'elles résultent du principe de la libre utilisation des hélistations prévu par les textes.</p> <p>La mesure proposée qui instaure des zones d'interdiction d'utilisation d'hélistations aux abords des</p>
--	--	--

		<p>hélistations spécialement destinées au transport public à la demande contribue à réduire les possibilités d'utiliser ces emplacements.</p> <p>Cette mesure s'avère par ailleurs légitime dans la mesure où les hélistations ouvertes à la CAP (hélistation d'Issy les Moulineaux et hélistation de Grimaud), qui sont des aérodromes de catégorie E, tels que définis par l'article R.222-5 du code de l'aviation civile, bénéficient d'une telle mesure au travers de l'arrêté du 22 février 1971 susvisé (zone d'interdiction délimitée par une circonférence de 2,5 km de rayon centrée sur l'hélistation). S'il ressort que pour la CCGST la motivation est principalement environnementale (maîtrise des nuisances), la mesure s'impose aussi dans l'intérêt de la circulation aérienne (compatibilité mouvements simultanés vers/depuis deux emplacements [hélisurface et hélistation] qui peuvent être très proches si aucune règle n'est fixée).</p> <p>Question :</p> <p>S'agissant de l'accord requis pour utiliser une hélisurface à proximité d'un aérodrome, celui-ci peut être délivré par la personne dont relève l'aérodrome. Dans le texte actuellement en vigueur, l'accord peut être délivré par l'autorité responsable de l'aérodrome. La CCGST souhaite que soit précisé qui est la personne dont relève l'aérodrome. S'agit-il du titulaire de l'autorisation de création de l'aérodrome ?</p> <p>II – Le texte ne prend pas en compte la demande formulée par la CCGST visant à étendre les zones à l'intérieur desquelles l'utilisation d'hélistations est interdite, sauf autorisation spécifique. Cette mesure consistait à restreindre fortement la libre utilisation des hélistations aux abords des agglomérations. Elle était proposée afin de répondre spécifiquement à la problématique de la presqu'île et concernait que quelques agglomérations. A ce titre, la CCGST proposait d'adopter cette mesure via un texte spécifique (décret) encadrant la circulation des hélicoptères desservant le golfe de Saint-Tropez (texte déjà évoqué ci-dessus). La CCGST réitère sa demande d'instauration d'un périmètre autour des agglomérations à l'intérieur duquel l'utilisation d'hélistations est interdite sauf dérogation préfectorale.</p> <p>En l'absence de texte spécifique encadrant la circulation des hélicoptères desservant le golfe de Saint-Tropez (démarche proposée par la CCGST), l'adoption de cette mesure passe par son insertion dans l'arrêté du 6 mai 1995 (article 11-1 version consolidée), sauf si la compétence dans ce domaine est donnée au préfet : cf. proposition de rédaction de l'alinéa 2 du nouvel article D.132-6-1 (proposition déjà formulée ci-dessus et reproduite ci-dessous).</p> <p>« En dehors des agglomérations, le préfet peut, par arrêté, soumettre à déclaration préalable et/ou réglementer ou interdire l'utilisation d'hélistations dans les lieux où cette utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique, à la sécurité publique ou à la protection de l'environnement. »</p> <p>Article 10 du projet d'arrêté modificatif - Article 14 de l'arrêté 6 mai 1995 modifié : version consolidée</p> <p>Alinéa 2 et 3</p>
--	--	---

		<p>Le terme « opérateur » doit être précisé. De qui s'agit-il ?</p> <p>Là encore, il faut pouvoir responsabiliser le propriétaire du terrain ou la personne ayant la jouissance du terrain d'assiette de l'hélicoptère en l'impliquant au niveau du décompte des mouvements générés par l'utilisation de son hélicoptère. L'autorité préfectorale devrait aussi pouvoir leur demander de fournir la liste des mouvements réalisés. Dans ce dernier cas, à défaut de réponse, la sanction consisterait à interdire totalement l'utilisation de l'hélicoptère : interdiction à tout usager.</p> <p>Alinéa 4 : règle des 150 m pour le décompte des mouvements</p> <p>Les hélicoptères sont des emplacements non nécessairement aménagés. Leurs caractéristiques physiques (notamment délimitation au sol) ne sont pas connues. Elles n'ont donc pas de dimensions précises. En l'absence de définition d'une hélicoptère, il est préférable de prendre comme référence le centre de l'aire sur laquelle l'hélicoptère prend contact avec le sol lors d'un atterrissage et/ou quitte le sol lors de son envol.</p> <p>Suggestion :</p> <p>« Tout mouvement d'hélicoptère effectué jusqu'à 150 mètres d'une hélicoptère est comptabilisé comme effectué sur cette hélicoptère. La distance s'apprécie par rapport au centre de l'aire sur laquelle l'hélicoptère prend contact avec la surface lors d'un atterrissage ou quitte la surface de son envol. »</p> <p>Alinéa 5</p> <p>Le texte stipule que les seuils de mouvements s'apprécient sur l'année civile en cours.</p> <p>La publication du texte interviendra dans le courant de l'année (courant mai probablement).</p> <p>Pour la CCGST il est impératif que la règle concernant les seuils de mouvements s'applique à partir du 1er janvier 2022.</p> <p>Article 12 du projet d'arrêté modificatif - Article 15-1 et 15-2 de l'arrêté 6 mai 1995 modifié : version consolidée</p> <p>15-1 : information de la PAF</p> <p>Le texte ne précise pas si l'information de vol doit être transmise avant l'exécution du vol.</p> <p>Elle ne précise pas non plus les renseignements minimum à fournir à la PAF.</p> <p>La CCGST estime que l'avis d'utilisation d'une hélicoptère devrait être transmis à la PAF avant l'exécution du vol et comporter un minimum de renseignements (à définir).</p> <p>15-2</p> <p>Alinéa 2</p> <p>La détermination des délais et la nature des renseignements à fournir sont étroitement liées aux problématiques rencontrées dans les territoires. Ceux-ci seront donc fixés dans l'arrêté du préfet.</p> <p>Proposition :</p> <p>« L'opérateur de l'hélicoptère ou son représentant transmet au préfet cette déclaration, laquelle indique la</p>
--	--	--

		<p>localisation précise de l'hélicoptère, l'accord du propriétaire du terrain et la nature des vols prévus, avant le début des opérations. »</p> <p>« L'arrêté du préfet précise notamment le délai dans lequel la déclaration préalable doit être transmise et la nature des renseignements qui doivent figurer dans cette déclaration. »</p> <p>Article 19 du projet d'arrêté modificatif - Article 18, 18-1 et 18-2 de l'arrêté 6 mai 1995 modifié : version consolidée</p> <p>Article 18</p> <p>« Les dispositions du présent arrêté ne préjugent pas des restrictions d'utilisation susceptibles d'être apportées soit dans l'intérêt de la circulation aérienne, soit pour des motifs de surveillance douanière, de contrôle de la circulation transfrontière, de tranquillité et de sécurité publiques, de protection de l'environnement, de défense nationale ou de sécurité nationale. »</p> <p>En application du nouvel article D.132-6-1 (cf. projet décret), la compétence d'apporter des restrictions d'utilisation pour des motifs de tranquillité publique ou de protection de l'environnement, est donnée au préfet.</p> <p>Question :</p> <p>Cette compétence doit-elle être rappelée dans cet article ?</p> <p>Qui est compétent s'il s'agit de l'intérêt de la circulation aérienne ? Les nouveaux articles D.132-6, D.132-6-1 à D.132-6-6 ne le précisent pas.</p> <p>Article 18-2</p> <p>« Conformément à l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile, l'utilisation d'une hélicoptère mentionnée à l'article 11 peut être restreinte ou interdite par le préfet ou le préfet maritime notamment dans les cas suivants :</p> <p>1° lorsqu'il en résulte des nuisances phoniques ayant porté une atteinte grave à la tranquillité du voisinage, le cas échéant à la demande de personnes ayant la jouissance de lieux d'habitation situés à moins de 150 mètres d'une hélicoptère située à l'extérieur des agglomérations telles que définies à l'article 3.</p> <p>2° lorsqu'il en a été fait un usage non conforme aux dispositions des articles 11 à 18 du présent arrêté ou en cas d'infraction à l'autorisation délivrée en application de l'article D. 132-6-2 du code de l'aviation civile. »</p> <p>Cet article concerne les mesures (restriction et interdiction) prises à posteriori, au cas par cas.</p> <p>Or, en application de l'article D.132-6-1 les mesures (restriction et interdiction au cas par cas) peuvent aussi être prises a priori.</p> <p>Question : ne faut-il pas compléter cet article en conséquence ?</p> <p>La CCGST avait demandé que la réglementation permette au préfet d'interdire l'utilisation d'une hélicoptère en</p>
--	--	---

			<p>cas de non-respect des restrictions d'utilisation de cette hélisurface instaurées par arrêté préfectoral dans le cadre des compétences prévues par l'article D.132-6-1 (cf. projet décret).</p> <p>Question : la mention du 2° de l'article 18-2 « lorsqu'il en a été fait un usage non conforme aux dispositions des articles 11 à 18 du présent arrêté ou . . . »</p> <p>couvre-t-elle les infractions aux mesures prises par arrêté préfectoral?</p> <p>La CCGST avait demandé que l'interdiction d'utilisation d'une hélisurface prononcée par le préfet soit une interdiction totale, c'est-à-dire une interdiction d'utilisation applicable à tous les usagers et non pas une interdiction d'utilisation par un pilote ou un utilisateur donné comme le spécifie le texte actuel. Cette demande est prise en compte.</p>
--	--	--	---

18/03/2022	08:46	Révision de la réglementation applicable aux hélicoptères - Document n°5	<p>Document N°5</p> <p>Révision de la réglementation applicable aux hélicoptères</p> <p>Commentaire de portée générale concernant l'évolution du dispositif national encadrant l'utilisation des hélicoptères</p> <p>Dans le paragraphe 1 de la note de présentation de la réforme, le Ministère (DGAC) reconnaît que le contexte de la presqu'île de Saint-Tropez est particulier et que la réglementation nationale qui conduit à une libre utilisation des hélicoptères en dehors des agglomérations est inadaptée pour encadrer l'activité générée par la desserte en hélico de ce territoire.</p> <p>Partant de ce constat, et sous les demandes pressantes et insistantes de la CCGST, des Elus et des associations de riverains, l'Etat a engagé unilatéralement une réforme des textes encadrant l'utilisation des hélicoptères « dans l'objectif de permettre au préfet d'apporter les réponses requises au niveau local, selon les spécificités du territoire concerné et les enjeux qui y sont identifiés. »</p> <p>Or, les projets de textes élaborés sans concertation et maintenant soumis à la consultation du public, maintiennent le principe de la libre utilisation des hélicoptères en dehors des agglomérations et ne donnent pas les pleins pouvoirs au préfet de restreindre cette liberté. En effet, le préfet ne détient pas la compétence d'interdire l'utilisation d'hélicoptères dans des zones/lieux/secteurs définis de son territoire. Le décret lui donne seulement le pouvoir d'interdire l'utilisation d'une hélicoptère (identifiée) susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement (interdiction hélicoptère par hélicoptère, au cas par cas).</p> <p>Par conséquent, la démarche est antinomique.</p> <p>Développement</p> <p>Les textes nationaux ne peuvent pas répondre parfaitement aux enjeux environnementaux spécifiques au Golfe de Saint-Tropez. Fort de cette évidence, les différentes parties s'étaient accordées pour considérer que la circulation des hélicoptères dans le Golfe de Saint-Tropez devait être encadrée par un texte spécifique.</p> <p>Pourquoi ne pas avoir produit un texte spécifique à la presqu'île qui aurait pu répondre de façon plus satisfaisante aux enjeux environnementaux du territoire ?</p> <p>C'est bien la demande qui avait été formulée par la CCGST (et les élus). Elle visait à mettre en place, à titre transitoire, un régime particulier applicable à la circulation des hélicoptères dans le Golfe de Saint-Tropez. Cette ligne de conduite avait été actée lors de la réunion « Bilan d'étape projet hélicoptères CCGST » qui s'est tenue à Cogolin le 15 janvier 2021, dans les locaux de la communauté de communes. L'objectif fixé est la maîtrise des nuisances sonores par la maîtrise du nombre de mouvements et donc par la maîtrise du nombre d'hélicoptères.</p> <p>La libre utilisation des hélicoptères en dehors des agglomérations conduit inévitablement à un foisonnement</p>
------------	-------	--	---

			<p>des hélisurfaces.</p> <p>Dans un contexte de libre concurrence, les compagnies aériennes vont s'organiser pour disposer d'autant d'hélisurfaces que nécessaire pour répondre à la demande du marché. Les limitations de mouvements (nationales et locales) applicables sur les hélisurfaces vont contribuer à leur démultiplication. Le choix de la localisation des hélisurfaces étant laissé à la discrétion des compagnies, cela conduira à une dispersion des mouvements et des survols.</p> <p>Dans ces conditions, il est à craindre une augmentation des nuisances sonores par rapport aux années précédentes durant lesquelles le nombre d'hélisurfaces « commerciales » (dont les emplacements faisaient l'objet d'un consensus) et le nombre global journalier de mouvements étaient limités.</p> <p>Si, finalement, la démarche retenue par l'Etat est plutôt de donner les pleins pouvoirs aux préfets pour fixer les règles en adéquation avec les enjeux de son territoire, alors il faut convertir ces intentions dans les textes. Ce qui est prévu est insuffisant. Il faut notamment donner le pouvoir au préfet de déterminer, si besoin, en dehors des agglomérations, des zones à l'intérieur desquelles l'utilisation d'hélisurfaces est interdite. Il s'agit de compléter l'interdiction nationale d'utilisation en agglomération par des interdictions locales applicables à des secteurs situés en dehors des agglomérations en fonction des enjeux environnementaux du territoire.</p> <p>Il faut pouvoir restreindre la libre utilisation des hélisurfaces en dehors des agglomérations dans l'objectif d'en réduire le nombre et de les éloigner des zones sensibles.</p>
--	--	--	---

18/03/2022	17:19	Inquiétude sur les nuisances sonores des hélicoptères et l'épandage sur les surfaces agricoles	La lecture de ces textes est bien compliquée pour un public non averti. On ne voit nulle part les implications de ces nouveaux arrêtés. J'ai cependant relevé que ces textes ne vont pas vers un plus grand contrôle d'activités fort peu écologiques, de loisirs et utilisatrices de pétrole (qu'on nous demande par ailleurs de limiter pour se chauffer). Permettre 20 décollages par jour non compris les formations peut être très nuisible pour le voisinage. Ouvrir à d'autres aéronefs n'améliorera pas sa tranquillité. Enfin, dispenser les opérations de travail aérien agricole de contrôle n'aura-t-il pas pour conséquence de laisser répandre des substances dangereuses pour l'environnement?
18/03/2022	23:10	des contributions qui ne sont pas apparentes	Comme trop souvent et malgré les termes précis, clairs et inconditionnels de la charte des débats, les participations des intervenants n'auront pas été rendues visibles au fil de la consultation... . Est-il encore utile que c'est tout simplement honteux après tant d'années d'usage de ce site ?