



## **Direction générale de l'Aviation civile**

CONSULTATION DU PUBLIC CONCERNANT LA REVISION DE LA REGLEMENTATION APPLICABLE AUX HELISURFACES,  
COMPRENANT DEUX DECRETS ET UN ARRETE.

En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, un 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 d'une part, un projet de décret instituant une sanction administrative en cas de méconnaissance des règles encadrant l'utilisation des hélisurfaces d'autre part et, enfin, un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères -l'ensemble de ces trois projets constituant une réforme conséquente de l'utilisation des hélisurfaces- sont soumis à la présente consultation du public.

### **1. Contexte**

L'article D.132-6 du code de l'aviation civile et l'arrêté interministériel du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères autorisent, sous certaines conditions, l'atterrissage et le décollage d'un hélicoptère sur des emplacements dénommés « hélisurfaces », lesquels – contrairement aux hélistations – ne sont pas des aérodromes.

L'hélicoptère permet en effet d'accéder rapidement à des zones parfois peu accessibles pour effectuer, outre du transport de personnes, des vols dits de travail aérien, de nature variée comme le transport de marchandises en zone de montagne, des vols sanitaires, l'acheminement d'éléments lourds ou complexes sur un chantier.

Cette réglementation, qui conduit à une libre utilisation des hélisurfaces en dehors des agglomérations, s'est révélée globalement satisfaisante sur l'ensemble du territoire national, à 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.

Sur ce territoire, en l'absence d'hélistations en nombre suffisant, les autorités de l'État ont cherché à concilier un besoin très important de transport public par hélicoptère à la demande, principalement en période estivale, avec la nécessaire maîtrise des nuisances sonores générées, se heurtant aux critiques tant des riverains que des élus locaux. Plusieurs arrêtés préfectoraux ont ainsi été annulés à l'automne 2021 par le juge administratif de Toulon au motif que le préfet ne détenait pas la compétence requise pour réglementer les hélisurfaces.

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.

### **2 Objectifs du projet de texte**

#### **2-1 concernant le projet de décret simple**

Pour tirer pleinement les conséquences des récentes décisions du juge administratif, le projet de décret modifiant certains articles du code de l'aviation civile propose d'étendre à l'ensemble des hélisurfaces la compétence du préfet qu'il détient déjà pour les hélisurfaces dans les agglomérations pour règlementer leur utilisation, sans toutefois supprimer la distinction actuelle, hors ou dans une agglomération.

Sur le fondement de ces dispositions, le préfet pourra en particulier adopter, à tout moment, les mesures complémentaires qu'il jugera localement justifiées pour tout type d'hélicoptère à terre. Parmi ces mesures, figure la possibilité d'imposer aux opérateurs, dans des conditions que l'arrêté d'application vient préciser, une formalité nouvelle, à savoir une déclaration préalable d'utilisation des hélicoptères, qui permet à l'autorité préfectorale, lorsque des difficultés existent localement, d'obtenir des informations qui sont souvent manquantes pour assurer un contrôle efficace des hélicoptères.

Le projet conduit également à réorganiser les différentes dispositions relatives aux hélicoptères du code de l'aviation civile pour en améliorer la lisibilité.

#### 2-2 Concernant le projet d'arrêté :

Ce projet d'arrêté, modifiant l'arrêté interministériel de 1995, présente trois particularités s'agissant des hélicoptères :

- Sur le plan formel, les dispositions du titre III relatif aux hélicoptères sont réorganisées par chapitre thématique par souci de cohérence et de lisibilité. En particulier, certaines dispositions précédemment dispersées dans le corps de l'arrêté, sont regroupées dans un nouveau titre IV, dédié aux restrictions. Il procède enfin à la mise à jour de certaines dispositions datées.
- Il complète le régime juridique applicable aux hélicoptères à terre par deux articles nouveaux : l'article 14, qui donne des outils aux préfets pour permettre le contrôle de l'activité d'une hélicoptère, et l'article 15-2 qui prévoit les conditions et les modalités pratiques de la mise en œuvre de la déclaration préalable, prévue dans le projet de décret simple.
- Il prévoit enfin à son article 1-1 la possibilité, sous conditions, que certains aéronefs dits « VTOL » (vertical take-off and landing) puissent utiliser les hélicoptères.

#### 2-3 Concernant le projet de décret en Conseil d'Etat

Ce projet institue une amende administrative et le régime juridique qui l'encadre en cas de constat de la méconnaissance d'une des règles que le préfet aura précisée par arrêté pour encadrer l'utilisation d'une hélicoptère.

Conformément à la réglementation, ce plan d'action global et cohérent, comprenant trois projets de texte réglementaire, est mis à la disposition du public pour une durée de 21 jours.

La consultation publique fera l'objet d'une synthèse qui sera publiée sur le site du ministère de la transition écologique (rubrique transports), avec l'ensemble des observations reçues.