



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



CONSULTATION DU PUBLIC CONCERNANT LA REVISION DE LA REGLEMENTATION APPLICABLE AUX HELISURFACES

Synthèse de la consultation du public

MARS 2022

Table des matières

01	INTRODUCTION	4
02	DIAGNOSTIC SUR LA SITUATION ACTUELLE D'UTILISATION DES HELISURFACES	7
2.1	SANTE ET CADRE DE VIE	7
2.2	LES BESOINS DES TERRITOIRES ET OPERATEURS EN MATIERE DE TRANSPORT EN HELICOPTERES LIES A L'UTILISATION D'HELISURFACES	7
03	LES MODIFICATIONS CONCERNANT LA REGLEMENTATION APPLICABLE AUX HELISTATIONS	8
3.1	LES MODIFICATIONS PROPOSEES POUR LE DECRET SIMPLE	8
3.2	LES MODIFICATIONS PROPOSEES POUR L'ARRETE	11
3.3	LES MODIFICATIONS DU DECRET EN CONSEIL D'ÉTAT RELATIF AUX SANCTIONS	20
04	LES MODALITES DE CONCERTATION ET DE CONSULTATION	23
05	HORS SUJET	24
06	CONCLUSION	25

01 Introduction

Contexte de la consultation

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 consultation du public.

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.

Ce contexte certes local de la presqu'île de Saint-Tropez a néanmoins 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.

Objectifs des projets de texte

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 réglementer 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'hélisurface 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 hélisurfaces, 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 hélisurfaces et le cas échéant d'interdire ou de limiter l'usage de l'hélisurface.

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

Concernant le projet d'arrêté :

Ce projet d'arrêté, modifiant l'arrêté interministériel de 1995, présente trois objectifs :

- Sur le plan formel, les dispositions du titre III relatif aux hélisurfaces 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 hélisurfaces à terre par deux articles nouveaux : l'article 14, qui donne des outils aux préfets pour permettre le contrôle de l'activité d'une hélisurface, 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 hélistations.

Concernant le projet de décret en Conseil d'État

Ce projet institue une amende administrative et le régime juridique qui l'encadre en cas de constat de la méconnaissance d'une des règles nationale ou précisée localement par arrêté préfectoral pour encadrer l'utilisation d'une hélisurface.

La consultation du public

Conformément à la réglementation, ce plan d'action global et cohérent, comprenant trois projets de texte réglementaire, a été mis à la disposition du public pour une **durée de 23 jours, du 24 février au 18 mars 2022**.

La consultation s'est tenue via un registre accessible en préfecture ainsi que sur le site internet des consultations du ministère de la Transition écologique :

http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-du-public-concernant-la-revision-de-a2607.html?id_rubrique=8

La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et la suite qui lui a été donnée en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement.

Méthodologie d'analyse

- Les contributions déposées sur le site dédié ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées.
- Si une même contribution a été déposée par une même personne, le même jour et à la même heure : la contribution a été considérée comme un doublon. Elle n'a pas été prise en compte dans le traitement quantitatif.
- Si une même personne a déposé plusieurs contributions : la personne a été considérée comme un seul contributeur dans le traitement quantitatif des profils des répondants.
- Une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques et différentes mesures prévues par le plan. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

Les chiffres de la participation

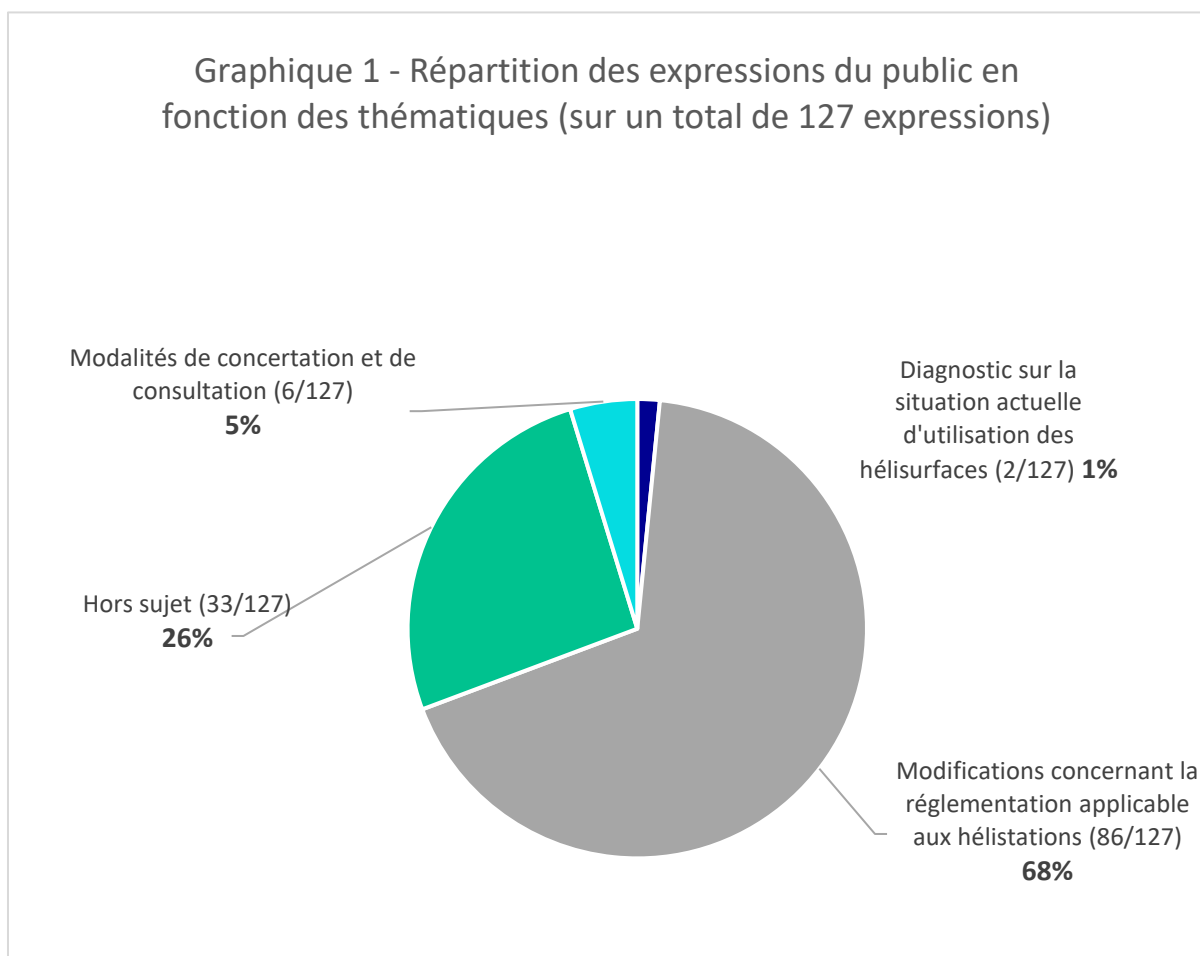
- 36 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public. Aucun doublon n'a été recensé dans les contributions. Ainsi, l'intégralité des contributions a été traitée de façon qualitative dans la présente synthèse.
- À noter que deux contributions, déposées par une association citoyenne et une organisation nationale, renvoyaient chacune vers un document plus complet comportant des avis sur les textes soumis à consultation. Ces documents faisaient respectivement 9 et 29 pages ; leur contenu a également été intégré dans la présente synthèse.
- Sur les 36 contributions, 3 participants ont contribué plusieurs fois :
 - Une association a écrit 4 contributions,
 - Une autre association a écrit 2 contributions,
 - Une collectivité a écrit 6 contributions.

- **Ainsi au total, 27 participants ont contribué à la synthèse.**

Comme indiqué dans la méthodologie, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 36 contributions recensent finalement **127 expressions identifiées**. C'est l'ensemble de ces expressions du public qui ont été classées en fonction du type de commentaire pour faire l'objet de la présente restitution.

Parmi ces expressions, certaines sont des avis, d'autres des questions. Seules 2 contributions déposées dans le cadre de cette consultation sont des questions.

L'ensemble des expressions du public a également été classé en fonction des thématiques abordées dans la modification des textes. Leur répartition est présentée dans le graphique 1.



Éléments sur le profil des répondants

Sur les 27 contributeurs, 11 ont indiqué s'exprimer en tant qu'associations (dont 6 associations de riverains et 2 associations environnementales), 3 ont précisé leur statut de riverain, 2 autres ont indiqué prendre la parole en tant qu'acteur du domaine aéronautique (dont un syndicat professionnel). Enfin, deux collectivités territoriales et un établissement public de coopération intercommunal se sont exprimés durant cette consultation. Au total, 11 participants ont mentionné leur lieu de résidence :

- cinq contributeurs résident à la Réunion ;
- trois personnes vivent dans le Golfe de Saint-Tropez ;
- une personne réside à Cannes (13), dans le quartier de La Bocca ;
- deux contributeurs vivent dans la commune de Ramatuelle.

02 Diagnostic sur la situation actuelle d'utilisation des hélistrfaces

2.1 Santé et cadre de vie

Seul un participant de la Réunion s'est exprimé sur cette thématique. Il explique que la multiplication des hélistrfaces entraîne une augmentation des décollages et des atterrissages des hélicoptères, impactant directement l'environnement et le cadre de vie des riverains. Ces usages sont « *difficilement compatibles* » avec la vocation touristique, l'écologie, et la tranquillité des résidents, et risquent d'accentuer les tensions avec les riverains. Pour cette raison, le transport de passagers ne devrait être autorisé que sur des hélistations ou des aérodromes.

2.2 Les besoins des territoires et opérateurs en matière de transport en hélicoptères liés à l'utilisation d'hélistrfaces

Cette thématique a fait l'objet de deux contributions. La première remet en question l'esprit du texte et le contexte présenté dans la note explicative concernant la révision de la réglementation applicable aux hélistrfaces, qu'il juge « *présenté de façon tendancieuse et erronée* ». Il estime que le nouveau texte laisse beaucoup de souplesse dans l'utilisation des hélistrfaces alors même que leur utilité pour le transport de personnes dans le domaine du loisir n'est pas avérée.

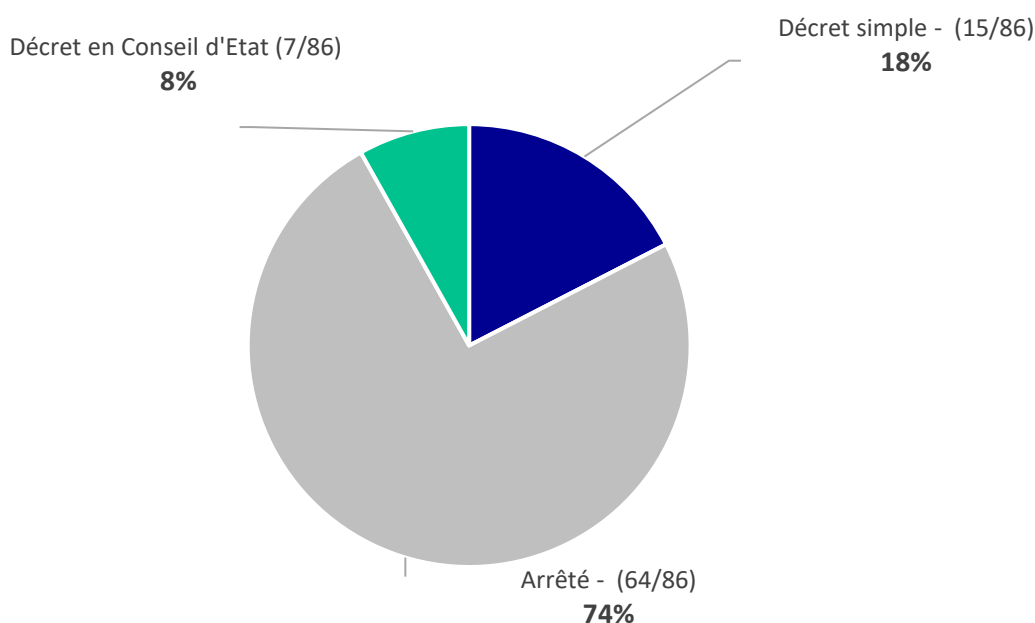
Le second contributeur estime que la nouvelle réglementation ne permettra pas de régler les problèmes locaux, en particulier dans la presqu'île de Saint-Tropez qui ne pourraient être résolus que par « *le déploiement d'hélistations à terre et en mer* » réclamé par les professionnels de l'aéronautique.

Sur quelles données la DGAC s'est-elle appuyée pour justifier « un besoin très important de transport public par hélicoptère à la demande » ?

Les commentaires recueillis lors de la présente consultation – et auparavant les nombreux courriers adressés par les riverains et les élus aux services de l'État – confirment que, depuis de nombreuses années, le transport public par hélicoptère est de fait très important pendant la saison estivale sur la presqu'île de Saint-Tropez.

03 Les modifications concernant la réglementation applicable aux hélistations

Graphique 2 - Répartition des expressions du public sur les modifications concernant la réglementation applicable aux hélistations (sur un total de 86 expressions du public)



3.1 Les modifications proposées pour le décret simple

La définition d'une hélisurface (article 2)

L'article 2 du décret rappelle que 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 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'État en mer.

Deux contributeurs questionnent la définition des hélisurfaces apportée par l'article 2 du décret et proposent des reformulations de cet article. Selon eux, une hélisurface est un aérodrome au sens de la définition apportée par l'annexe 14 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale. Ainsi, comme tous les aérodromes, les projets de création d'hélisurfaces devraient être 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.

L'extension de la compétence du préfet à l'ensemble des hélisurfaces (art 3).

Dix contributions ont porté spécifiquement sur l'article 3. Cet article prévoit la possibilité pour le préfet de 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.

La légitimité du préfet pour réglementer les hélicoptères.

Un représentant des opérateurs a exprimé ses craintes sur la légitimité du préfet pour réglementer les hélicoptères. Il craint que le préfet soit sujet à des pressions par d'autres acteurs tels que des associations de riverains et prenne des décisions trop contraignantes pour les opérateurs.

Un autre contributeur estime que le maire de la commune devrait également accorder son autorisation préalable pour l'utilisation d'hélicoptères.

La délimitation du champ d'action du préfet pour réglementer les hélicoptères.

Une collectivité estime que cette nouvelle compétence accordée au préfet, dans l'alinéa 2 de cet article, est une mesure souhaitée par l'ensemble des acteurs à la suite d'une décision rendue par le tribunal administratif en 2021 concernant la presqu'île de Saint-Tropez. Cependant, plusieurs d'entre eux (dont une collectivité, des associations et une organisation nationale) reviennent sur la rédaction de cet alinéa.

Plusieurs participants s'expriment sur la délimitation du champ d'action du préfet. Une collectivité estime que la nouvelle réglementation apparaît insuffisante pour contrôler la multiplication d'hélicoptères en dehors des agglomérations et pour apporter les réponses requises au niveau local. En effet, selon elle la nouvelle réglementation ne donnerait pas la compétence nécessaire au préfet de restreindre l'utilisation d'hélicoptères en dehors des agglomérations : il ne peut pas intervenir en amont en interdisant l'utilisation d'hélicoptères dans des zones définies sur son territoire. Le préfet ne peut intervenir qu'à posteriori une fois que certaines conditions sont réunies pour interdire une hélicoptère. Par conséquent, ce contributeur craint que les compagnies aériennes s'adaptent pour répondre à la demande de leurs clients, en dispersant davantage la localisation des hélicoptères, ce qui conduirait à une augmentation des nuisances sonores.

Par ailleurs, une autre collectivité estime qu'il semble y avoir une modification voire une réduction du champ de compétence du préfet par rapport au texte actuellement en vigueur. En effet, la nouvelle réglementation permettra au préfet d'interdire les hélicoptères « *au cas par cas* », et non plus dans des « *lieux* » qu'il a définis (soit des zones, des secteurs...). Pourtant, cette notion de « *lieu* » permettait d'encadrer davantage la création d'hélicoptères et de limiter leur multiplication dans des zones peu opportunes. Pour cette raison, la collectivité souhaite que la mention de « *lieu* » soit conservée et propose une nouvelle rédaction de l'alinéa 2 : « *En dehors des agglomérations, le préfet peut, par arrêté, soumettre à déclaration préalable et/ou 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.* »

Une association ajoute également des critères complémentaires pour l'interdiction d'hélicoptères, tels que :

- L'exclusion de zones très construites ;
- L'exclusion des secteurs protégés ;
- L'application de la loi montagne.

Dans cette même logique, deux participants souhaitent davantage encadrer les actions du préfet pour limiter la création d'hélicoptères. En effet, une association estime que la rédaction actuelle de l'article 3 ne serait pas suffisamment protectrice pour certains territoires, en particulier les collectivités d'outre-mer comme la Réunion. Ces participants proposent alors que la création d'hélicoptère soit très encadrée et doive :

- faire l'objet « *d'un examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement* »,
- faire l'objet « *d'étude préliminaire des impacts potentiels sur la santé et l'environnement* »,
- être autorisée « *après concertation et étude préalable* »,
- être soumise « *aux formalités de publicité légale, à une étude d'impact et à une déclaration préalable où qu'elle soit implantée* » dans les départements d'outre-mer,
- faire l'objet d'un « *un principe général d'interdiction des hélicoptères* » ou si devant être autorisée, que ce soit « *par dérogation très encadrée et, le cas échéant, leur utilisation devant rester occasionnelle* ».

Pour ces raisons, une nouvelle proposition de rédaction est proposée par plusieurs contributeurs qui se rejoignent sur la même idée :

- « 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 » ;
- « En dehors des agglomérations, le préfet **doit**, par arrêté, soumettre **à étude d'impact**, déclaration préalable ou réglementer l'utilisation d'hélicoptères sur une commune lorsque cette utilisation pour s'assurer qu'elle ne va pas porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement ».

Pourquoi n'y a-t-il pas de procédure d'instruction d'une demande d'autorisation pour créer une hélicoptère ?

Contrairement à ce que certaines contributions peuvent indiquer, une hélicoptère n'est pas un aéroport. L'annexe 14 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale définit l'aéroport comme une « surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des avions à la surface ». Autoriser la création d'un aéroport suppose au préalable diverses études, dont une évaluation environnementale et des études d'impact.

Or une hélicoptère est un emplacement sur un terrain qui n'a pas vocation à être transformé en aéroport. Ce terrain est utilisé à titre accessoire, pour parfois accueillir ponctuellement un faible volume de mouvements d'hélicoptères, par exemple à côté d'un chantier, d'un gîte de montagne, d'un hôtel ou à proximité d'un champ d'éoliennes.

Une hélicoptère n'a donc d'existence que lorsqu'un terrain accueille un hélicoptère, sans qu'il soit « destiné » à cet usage. Les hélicoptères ne sont donc pas des aéroports, y compris au sens de la Convention de Chicago.

Du fait de l'utilisation occasionnelle de ces emplacements, les règles en vigueur pour autoriser la création d'une hélicoptère – structure pérenne dédiée au trafic des hélicoptères – ne leur sont pas applicables.

Par ailleurs, les délais de traitement d'une demande d'autorisation administrative préalable ne sont pas compatibles avec la réalité opérationnelle de ce secteur d'activité, tant dans le domaine du transport que dans celui du travail aérien.

C'est pourquoi la libre utilisation d'une hélicoptère, dans le respect des dispositions de l'arrêté du 6 mai 1995, reste la règle, à l'exception des cas où l'utilisation d'une hélicoptère est interdite ou soumise à autorisation préalable.

Le projet de révision réglementaire globale soumis à la présente consultation du public permet à l'autorité préfectorale de réglementer, en tant que de besoin, l'utilisation des hélicoptères sur un territoire donné, commune par commune, donc d'ajouter des conditions supplémentaires restreignant cette libre utilisation dans l'objectif de garantir le critère essentiel d'une hélicoptère : le caractère occasionnel et limité de son utilisation.

Enfin, quelques participants font part d'un manque de précision dans la rédaction de cet article concernant :

- les éléments nécessaires pour engager la procédure de déclaration préalable à l'ouverture d'une hélicoptère : deux contributeurs citent par exemple les impacts potentiels en termes de santé publique, sur l'environnement ou encore la « sécurité publique » ;
- l'utilisation du terme « susceptible » : un participant demande si cela signifie que les mesures de limitation d'utilisation d'hélicoptères peuvent être prises en amont de la constatation effective d'une atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement.

Quelle est la signification de l'expression « susceptible » dans l'alinéa 2 ?

Jusqu'à présent, comme l'a rappelé le juge administratif fin 2021, le préfet ne disposait que du pouvoir d'interdire l'utilisation des hélicoptères lorsque les seuils réglementaires de mouvements étaient dépassés. Cette seule compétence est, sur certains territoires, insuffisante.

L'autorité compétente, désormais investie du pouvoir de réglementer localement l'utilisation des hélicoptères veillera à garantir un équilibre délicat entre les besoins d'utilisation des hélicoptères (droit du propriétaire à utiliser son avion à partir d'une hélicoptère privée, besoins de transport public, retombées économiques et touristiques, travail aérien) et les attentes légitimes des riverains des hélicoptères pour écarter toute atteinte excessive aux principes de tranquillité publique ou de protection de l'environnement (y compris santé publique).

L'expression « susceptible » implique que pour garantir cet équilibre et préserver les deux principes rappelés ci-dessus, l'autorité compétente, informée du contexte local et de ses enjeux, peut décider de toute mesure en amont de la réalisation des vols et, en conséquence, avant qu'une atteinte excessive aux deux principes évoqués ne soit portée. Elle peut ainsi décider de réduire les seuils de mouvements prévus par l'arrêté du 6 mai 1995 ou procéder à diverses restrictions d'utilisation des hélistations.

Les limitations d'usage des hélistations définies par les autorisations spéciales du préfet (art 4).

Deux associations de défense des riverains, une locale et une nationale, se sont exprimés sur l'article 4 et proposent une modification dans la rédaction de cet article concernant l'autorisation spéciale délivrée par le préfet. Ils souhaitent que cet article encadre davantage le nombre d'hélistations pouvant être créé par le préfet à titre dérogatoire.

Ce régime d'autorisation administrative préalable, délivrée à titre exceptionnel, caractérise l'utilisation d'une hélistation en zone d'agglomération. Or ce n'est pas tant le nombre d'emplacements sur lesquels un hélicoptère peut se poser que le nombre de mouvements autorisés qu'il importe de contrôler. Ainsi, en matière de travail aérien, cette autorisation spéciale peut être accordée dans le cadre d'une opération de transport de charges lourdes supposant l'utilisation d'une hélistation qui pourrait ne servir que quelques heures. Il convient par ailleurs de noter que l'acceptabilité de l'utilisation de ces emplacements en agglomération, très encadrée, ne semble pas devoir être mise en cause, notamment dans le cadre de la présente consultation.

3.2 Les modifications proposées pour l'arrêté

La possibilité pour les aéronefs dits « VTOL » d'utiliser les hélistations sous conditions (art 1-1).

Les aéronefs dit « VTOL » (*vertical take-off and landing*) sont des aéronefs plus lourds que l'air pouvant effectuer des décollages et atterrissages verticaux. La nouvelle réglementation proposée prévoit d'autoriser ce type d'aéronefs spécifiques à utiliser des hélistations lorsque certaines conditions sont remplies et après autorisation du ministre chargé de l'aviation civile.

Cinq participants se sont exprimés à ce sujet et se disent défavorables à l'utilisation des hélistations par ces aéronefs qui présentent selon eux des « *envergures et une consommation de carburant excessive* ». Ils estiment que l'autorisation d'utilisation des hélistations par une catégorie supplémentaire d'aéronefs aura pour conséquence d'augmenter le nombre de survols et donc d'aggraver les nuisances sonores vécues par les populations riveraines.

Un participant demande que cet article soit supprimé ou que « *la réglementation en matière de VTOL suive les mêmes limitations proposées pour les hélicoptères et hélistations* ».

La mesure proposée permet uniquement d'accompagner les phases d'expérimentation ou de certification d'un nouveau type d'aéronefs, les VTOL, dont les premières mesures acoustiques effectuées montreraient qu'ils génèrent un niveau de nuisances sonores nettement moindre que les hélicoptères. Il est prévu que, dans ce cadre, ces aéronefs – sorte de drones géants à propulsion électrique – puissent utiliser uniquement des aéroports (hélistations). Ces appareils ne consomment pas de carburant fossile.

La définition des agglomérations selon la carte aéronautique de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) (article 3)

Cinq contributeurs s'expriment sur cet article et proposent de :

- utiliser la carte EUROSTAT (plutôt que celle de l'OACI) pour la définition des agglomérations, car elle effectue une meilleure cartographie des « zones à forte densité, à densité intermédiaire et à faible densité de population » ;
- revoir la carte aéronautique pour intégrer le cas particulier des zones construites hors agglomérations très fréquentes dans les zones touristiques à haute densité ;
- supprimer la notion d'agglomération pour les départements d'outre-mer pour généraliser sur ces territoires un régime d'autorisation préalable

La carte OACI

La carte aéronautique OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) est éditée et produite chaque année par l'IGN, en étroite collaboration avec le Service de l'information aéronautique (SIA). C'est l'outil standard de référence du monde aéronautique utilisé pour leur navigation par la plupart des pilotes.

La création, l'ouverture et la mise en service des hélistations destinées au transport public à la demande (article 9)

Les articles 5 à 10 présentent les dispositions applicables aux hélistations. Au sein de ce chapitre de l'arrêté, seul l'article 9 est modifié et fait l'objet de la consultation du public, les modifications portant uniquement sur la mise à jour des noms de certaines autorités administratives concernées.

Seule une contribution, déposée par un habitant de la Réunion, porte sur cet article, mais ne porte pas sur les dispositions modificatives sur lesquelles le public est consulté.

La réglementation concernant les hélistations n'a pas évolué

L'objet de la révision réglementaire portée à la consultation du public concerne la réglementation applicable aux hélistations, dans l'objectif de sécuriser et de renforcer les moyens juridiques d'intervention de l'Etat pour encadrer plus efficacement leur utilisation.

Les dispositions concernant les hélistations n'ont pas été modifiées par rapport à la réglementation actuelle, seule la mise à jour des noms de certaines autorités administratives concernées a été réalisée au sein de l'article 3 du projet d'arrêté.

La définition des hélistations et leur caractère occasionnel (article 11)

Les hélistations sont définies dans l'article 11 de l'arrêté comme des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel. Le caractère occasionnel d'utilisation d'une hélistation résulte de deux critères fixés par cet article :

- soit de l'existence de mouvements peu nombreux (limités à 200 mouvements annuels et 20 mouvements journaliers) ;
- 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 précitées, pour des vols de travail aérien ou des vols locaux.

La définition du caractère occasionnel d'utilisation est questionnée par plusieurs contributeurs. Certains participants, résidant à la Réunion, estiment que les deux définitions du caractère occasionnel ne devraient pas être applicables aux départements d'outre-Mer au regard de la spécificité de ces territoires particulièrement exigus, « dont les caractéristiques géographiques entraînent des phénomènes de résonance importants ». Ils proposent de :

- plafonner le nombre maximal de mouvement à 10 et 100 dans les départements d'outre-mer ;
- ne pas appliquer le critère de la saisonnalité des activités compte tenu du fait que le « tourisme aérien y est pratiqué toute l'année ».

Tenir compte de la spécificité de territoires ultra-marins « particulièrement exigus » :

Les territoires des collectivités d'outre-mer ne présentent pas, à l'échelle de l'impact sonore généré par l'activité des hélicoptères, d'exiguïté spécifique imposant de différencier la réglementation pour ces territoires. En particulier, le relief des collectivités d'outre-mer n'a pas de spécificité par rapport à d'autres zones montagneuses du territoire métropolitain. Ce critère ne semble donc pas pertinent.

Toutefois, la réforme proposée permettant au préfet de tenir compte des circonstances locales pour réglementer l'utilisation des hélisurfaces, il pourra le cas échéant tenir compte d'impacts acoustiques spécifiques bien établis, résultant de caractéristiques géographiques particulières, pour limiter les seuils de mouvements autorisés.

Deux autres participants souhaitent que le premier critère, fixant des limites de mouvements annuels et journaliers, soit complété afin de prendre en compte les situations dans lesquelles plusieurs hélisurfaces se trouvent dans une même zone. Ils proposent d'instaurer un nouveau critère permettant de cumuler les mouvements pour les hélisurfaces en instaurant un nombre maximal de mouvements annuels cumulés pour les hélisurfaces d'une même commune ou comprises dans une zone de 25 km². Un contributeur regrette quant à lui que les vols de formations ne soit pas pris en compte dans ces décomptes, estimant qu'ils sont tout aussi porteurs de nuisances.

Un contributeur s'exprime également sur le deuxième critère et demande la suppression de la référence aux vols locaux avec emport de passagers, au motif qu'ils génèrent « *notamment pour les sites touristiques, une pollution permanente durant toute une saison, sans aucune justification d'intérêt général* ».

Enfin, une collectivité souhaite au contraire qu'une souplesse soit instaurée dans les textes pour augmenter les limites dans des cas précis afin d'éviter la multiplication des hélisurfaces. Elle propose d'ajouter au texte une disposition « *permettant au préfet d'autoriser le dépassement du seuil de 200 mouvements/an dans le cas d'événements saisonniers (juin/juillet/août) et sur les hélisurfaces les plus isolées, les mieux acceptées, à minima sur celles pour lesquelles un dossier de conversion en hélistation a été déposé* ».

Permettre au préfet d'autoriser le dépassement du seuil de 200 mouvements par an ?

La limite « d'un nombre de mouvements annuels inférieur à 200 » étant posée par un arrêté interministériel, un préfet ne pourra pas y déroger. En revanche, il est possible pour l'autorité préfectorale, lorsque la situation locale le justifie, de fixer un seuil de mouvements annuels inférieur à cette limite de 200 mouvements.

Les zones dans lesquelles les hélisurfaces sont interdites (article 11-1)

L'article 11-1 instaure des cas spécifiques dans lesquels les hélisurfaces sont interdites. Trois cas sont cités :

- l'intérieur des agglomérations, sauf autorisation spéciale à titre exceptionnel délivrée par le préfet,
- l'intérieur des zones situées aux abords des aérodromes, sauf accord de la personne dont relève de l'aérodrome,
- les secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense.

Ces restrictions ne sont toutefois pas applicables aux opérations urgentes d'assistance et de sauvetage.

Quelques participants mentionnent cette disposition. Là aussi, le cas spécifique des départements d'outre-mer est abordé, un contributeur réaffirmant son souhait de fermeté vis-à-vis de ces interdictions. Il est demandé que les autorisations spéciales, pouvant être accordées par le préfet au sein des agglomérations, soient établies en concertation avec la population.

Une collectivité formule plusieurs propositions de modifications de cet article 11-1 et suggère de :

- préciser et élargir le premier critère d'interdiction relatif à l'intérieur des agglomérations en instaurant un périmètre autour des agglomérations à l'intérieur duquel l'utilisation d'hélisurfaces est interdite sauf dérogation préfectorale ;
- préciser, pour le second cas de figure - les zones situées aux abords des aérodromes -, qui est l'autorité responsable de l'aérodrome pouvant donner son accord, notamment s'il s'agit bien du « *titulaire de l'autorisation de création de l'aérodrome* » ;

- instaurer un nouveau critère d'interdiction, en supplément des trois cas de figure mentionnés dans cet article 11-1, relatif aux hélisurfaces situées « *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* ». Une telle disposition permettrait de canaliser le trafic et d'éviter la multiplication des hélisurfaces.

Enfin, un participant demande que les missions mentionnées à l'article 3 du décret (missions de caractère sanitaire ou humanitaire, des aéronefs effectuant une mission de protection des personnes et des biens, des aéronefs effectuant une mission d'État et des aéronefs militaires) soient également rappelées dans cet article comme des exceptions à ces interdictions.

Qui est la personne dont relève l'aérodrome, pouvant donner son accord pour l'utilisation d'une hélisurface à l'intérieur des zones situées aux abords de l'aérodrome ?

La personne dont relève l'aérodrome est le propriétaire de celui-ci. Pour un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, cette personne peut être l'État, une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales.

Néanmoins, l'article L. 6321-3 du code des transports précise que « *l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique mentionnés à l'article L. 6321-2 font l'objet d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne dont relèvent ces aérodromes* », impliquant qu'un projet d'utilisation d'une hélisurface à l'intérieur des zones situées aux abords de l'aérodrome recueille l'accord de ce ministre.

Enfin, lorsque cette personne n'est pas l'exploitant de l'aérodrome, une telle possibilité suppose également l'accord de l'exploitant à qui elle a confié l'exploitation de l'aérodrome.

L'assurance du pilote commandant de bord ou de l'exploitant de l'hélicoptère couvrant les dommages causés aux tiers (article 13)

Deux contributeurs mentionnent cet article qui institue l'obligation pour les exploitations ou pilotes de justifier d'une assurance ou d'un cautionnement suffisant pour couvrir les dommages causés aux tiers.

Ces participants estiment « *qu'en plus de l'assurance, les exploitants ou propriétaires d'hélicoptères doivent garantir le respect de la réglementation pouvant impacter la sécurité* ». En ce sens, il est proposé que le « *respect de la réglementation* » soit également mentionnée comme une obligation, au même titre que l'assurance et le cautionnement suffisant déjà évoqués par cet article. Il peut être noté que la réglementation s'applique sans qu'il soit nécessaire d'en faire le rappel.

Les outils donnés au préfet pour contrôler les hélisurfaces (art.14).

L'article 14, qui présente les outils donnés au préfet pour contrôler les hélisurfaces, a fait l'objet de 16 contributions.

Possibilité de demander à un opérateur un décompte des mouvements effectués sur une hélisurface sur une période donnée, avec obligation de fournir les données dans un délai restreint sous peine d'interdiction immédiate d'utilisation de l'hélisurface concernée

L'alinéa 2 de cet article a été l'un des plus commentés par les participants. Ils s'expriment sur l'utilisation et l'accès aux données relatives au nombre de mouvements effectués sur une hélisurface sur une période donnée.

Une association considère que le pouvoir donné au préfet dans cette nouvelle réglementation en termes de contrôle n'est que de la « *poudre aux yeux* » et dénonce le manque de moyens et de contrôles des mouvements sur des hélisurfaces. Elle demande de la transparence sur l'état des contrôles effectués aujourd'hui.

Plusieurs participants demandent ainsi **le recensement systématique du nombre de mouvements** pour chaque hélisurface sur l'ensemble du territoire national, y compris pour les départements d'outre-mer comme La Réunion qui

font l'objet de nombreuses contributions. L'objectif serait double : d'une part, vérifier que le dispositif réglementaire est respecté par les opérateurs aériens ; d'autre part, appréhender les risques de pollution et d'impact environnemental.

Plus spécifiquement, un contributeur souhaite que les services de la DGAC développent une base statistique afin de renforcer les contrôles au quotidien.

Un contributeur souhaite que ces données soient communiquées régulièrement pour travailler en transparence avec les collectivités territoriales. Un syndicat professionnel du secteur aéronautique dénonce l'absence de précision pour l'accessibilité des données. En effet, il demande sur quelle base juridique un pilote pourrait être sanctionné pour une surutilisation d'une hélicsurface s'il n'a pas accès aux nombres de mouvements déjà effectués.

En complément de la publication de ces données, quelques contributeurs souhaitent également :

- la publication des trajectoires de survols,
- la diffusion au public des études relatives l'impact du bruit sur la santé.

Cependant, un représentant des opérateurs identifie quelques difficultés pour assurer le suivi du nombre de mouvements pour plusieurs raisons : d'une part, tous les hélicoptères ne disposent pas d'un système de géolocalisation permettant de comptabiliser leurs mouvements, d'autre part le nombre d'hélicsurfaces apparait trop considérable pour effectuer le décompte pour chacune. Il pointe en particulier la difficulté pour les zones « à forte densité d'hélicsurfaces (Saint Tropez, Cirque de Mafate) » situées parfois à moins de 150 mètres les unes des autres.

**Est-ce que les données relatives au nombre de mouvements effectués par un opérateur sur une hélicsurface pourront être accessibles aux collectivités territoriales et aux autres opérateurs ?
Les préfetures peuvent-elle transmettre des données sur les contrôles effectués concernant l'utilisation des hélicsurfaces ?**

Ces deux questions portent sur deux sujets distincts mais connexes et abordent le sujet de la transmission de données. Des éléments de réponse communs peuvent donc y être apportés.

Est-ce que les données relatives au nombre de mouvements effectués par un opérateur sur une hélicsurface pourront être accessibles aux collectivités territoriales et aux autres opérateurs ?

Pour une très large part du territoire national, le suivi de l'activité des hélicsurfaces – hors celles situées en agglomération qui font l'objet d'un traitement spécifique – n'est pas un enjeu environnemental prioritaire. En revanche, lorsque des difficultés locales se présentent, les services de l'Etat se coordonnent pour encadrer et contrôler l'utilisation de certaines hélicsurfaces. Dans ce contexte, le préfet est tenu de suivre la comptabilisation des mouvements réalisés sur les hélicsurfaces pour, le cas échéant, en interdire l'utilisation.

Ainsi, si une préfeture détient les données relatives au nombre de mouvements réalisés par un opérateur sur une hélicsurface, elle est tenue, dans le respect des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, de répondre favorablement à toute demande de transmission.

Les préfetures peuvent-elle transmettre des données sur les contrôles effectués concernant l'utilisation des hélicsurfaces ?

Une réponse similaire peut être apportée, selon la nature des contrôles évoqués (contrôles réalisés par la gendarmerie des transports aériens, travail de décompte des mouvements réalisés par les services locaux de l'État, contrôle a posteriori des vols)

Serait-il possible de mettre en place un suivi régulier, voire quotidien, de l'utilisation des hélicsurfaces pour mieux appréhender les impacts environnementaux des mouvements d'hélicoptères ?

Un suivi régulier de l'utilisation des hélicsurfaces à terre est une mesure que le préfet peut, en fonction de la situation locale, organiser par la création d'un observatoire dédié associant exploitants, élus locaux et associations, à l'instar de ce qui a été créé sur la presqu'île de Saint-Tropez.

Sur quel(s) canal(aux) les pilotes pourront-ils avoir accès aux décomptes des mouvements effectués sur une hélisurface ? Comment les pilotes peuvent-ils avoir l'information sur le nombre de mouvements déjà effectués sur une hélisurface afin de ne pas être sanctionnés ?

Une hélisurface n'étant pas un aérodrome, il n'existe aucun service d'informations dédié ou de suivi en temps réel du nombre de mouvements réalisés. Le décompte est réalisé *a posteriori*, le préfet pouvant de plus régulièrement solliciter auprès des opérateurs les informations utiles concernant le nombre de mouvements réalisés. Là où l'usage des hélisurfaces est soumis à des procédures préalables, il relève de la responsabilité des opérateurs les utilisant de documenter leur utilisation, que leurs hélicoptères soient ou non munis de dispositifs de géolocalisation.

Lorsque ce décompte permet de constater que le seuil réglementaire de mouvements est dépassé -qu'il s'agisse de l'un des seuils fixés par l'arrêté du 6 mai 1995 ou de l'un des seuils que le préfet aura expressément fixés pour une ou plusieurs hélisurfaces- le préfet veille alors à interdire l'utilisation de l'hélistation.

Ainsi, un pilote ne peut pas être sanctionné lorsqu'il dépasse le nombre de mouvements autorisés sur une hélisurface en l'absence d'arrêté préfectoral portant interdiction de l'utilisation de l'hélisurface, mais peut l'être lorsqu'il méconnaît cet arrêté.

Plusieurs associations estiment que le décompte du nombre de mouvements ne doit pas « relever du seul caractère déclaratif par les opérateurs afin d'éviter tout abus ». L'une d'entre elles appuie son propos en dénonçant le manque de fiabilité des mouvements dénombrés en 2019. Une collectivité suggère également d'associer le propriétaire du terrain de l'hélisurface dans le décompte des mouvements pour le « responsabiliser ». Le préfet devrait disposer du pouvoir de demander aux propriétaires une liste des mouvements réalisés sur son terrain, qu'il doit être en mesure de lui fournir.

Dans sa rédaction issue du projet d'arrêté soumis à la présente consultation, un nouvel article 14 de l'arrêté du 6 mai 1995 indique que « l'autorité préfectorale peut, à tout moment, demander aux opérateurs la liste des mouvements réalisés par un ou plusieurs hélicoptères sur une hélisurface ». Or ces mouvements sont portés sur le carnet de route de chaque appareil, carnet qui est un document de bord obligatoire au sens des articles 6.1 et suivants de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

Le préfet peut exiger la communication des informations contenues dans ce carnet de vol (informations listées à l'article 6.2.1.3 de l'arrêté précité). Il est à noter que la mauvaise tenue du carnet de vol peut conduire à des sanctions disciplinaires.

Il ne s'agit donc pas de données seulement déclaratives, mais d'informations obligatoirement consignées dans le carnet de vol de chaque hélicoptère.

Un regroupement d'associations souhaite systématiser l'interdiction d'utilisation d'une hélisurface en cas d'absence de réponse d'un opérateur dans les délais prévus par la loi et propose ainsi une nouvelle rédaction de l'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. À défaut de réponse de l'opérateur dans le délai imparti, l'utilisation de l'hélisurface **lui est interdite** par le préfet ».

Une association précise que le délai de réponse d'un opérateur à une demande de l'autorité préfectorale ne peut excéder cinq jours maximums afin de limiter tout mouvement non autorisé.

Le regroupement d'associations propose également une modification du premier alinéa de l'article pour imposer une autorisation préalable avant toute utilisation d'une hélisurface.

Il revient ainsi indirectement sur le principe d'utilisation des hélisurfaces posé dans le décret et traité dans la partie 3.1 de cette synthèse.

Un autre participant estime également qu'une déclaration préalable systématiquement obligatoire permettrait de renforcer le contrôle du nombre de mouvements.

Il peut être noté qu'une telle mesure entraînerait, sur l'ensemble du territoire et en particulier dans les départements sur lesquels l'acceptabilité des hélisurfaces est établie, une mobilisation disproportionnée des moyens de l'Etat pour collecter et analyser ces déclarations préalables. C'est pourquoi cette procédure est mise en œuvre uniquement lorsque les circonstances locales le justifient.

Enfin, seule une contribution porte sur l'alinéa 5 de l'article concernant l'appréciation des seuils de mouvements sur l'année civile en cours. Avec la possible publication de la nouvelle réglementation au cours de l'année, une communauté de communes souhaite que cette règle s'applique dès le 1^{er} janvier 2022.

Impossibilité pour les opérateurs de multiplier les hélisurfaces en les déplaçant de seulement quelques dizaines de mètres : tout mouvement dans une zone de 150 mètres de rayon sera comptabilisé pour une même hélisurface.

Plusieurs contributeurs s'expriment en particulier sur l'alinéa 4 de l'article 14 concernant le rayon de 150 mètres d'une hélisurface, qui apparaît insuffisant.

Pour l'un d'entre eux, cette limitation devrait être étendue à 600 mètres en outre-mer « *compte tenu des phénomènes de résonance spécifiques à la géographie* » de ces territoires. Un collectif d'association propose de définir une limite de 300 mètres de rayon afin de limiter les nuisances, tandis qu'une association souhaite rendre impossible le déplacement d'une hélisurface à proximité « *même à plus de 150 mètres* » de rayon. L'objectif étant d'éviter la multiplication d'hélisurfaces qui reviendrait à attribuer plusieurs centaines de mouvement à un même propriétaire sur une année.

En raison de l'absence de définition et de dimensions précises d'une hélisurface, une collectivité propose de compléter l'alinéa en précisant que la référence du rayon de 150 mètres est 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* ».

Sur quels critères l'autorité préfectorale peut-elle décider de l'interdiction d'une ou plusieurs hélisurfaces privées parmi plusieurs hélisurfaces ? Comment éviter le risque de discrimination entre hélisurfaces ?

La réglementation ne procède à aucune distinction catégorielle des hélisurfaces, réservées pour les unes à un usage privé, pour d'autres à des opérations de travail aérien, pour d'autres encore au transport public. La règle commune reste la liberté d'utilisation d'emplacements qui peuvent servir de manière très ponctuelle (livraison sur un chantier, ravitaillement d'un gîte de montagne) ou, à l'inverse quasi quotidiennement. Cette liberté a pour corollaire le caractère occasionnel de l'utilisation d'une hélisurface, caractérisé par des seuils de mouvement quotidiens ou annuels. Le contrôle de l'administration doit donc porter sur le nombre de mouvements.

Néanmoins, il est tout à fait possible pour un préfet, si les circonstances locales l'exigent, de fixer des seuils de mouvements différents selon l'usage de l'hélisurface, en particulier pour limiter les mouvements sur une hélisurface privée sans en interdire l'usage.

Comment sera appliquée la réglementation pour les zones à forte densité d'hélisurfaces dans lesquelles de nombreuses hélisurfaces se situent à moins de 150 mètres les unes des autres, créant ainsi une série continue d'hélisurfaces ?

La réponse est mentionnée au nouvel article 14 de l'arrêté du 6 mai 1995 tel qu'il serait modifié par l'arrêté soumis à la présente consultation : « tout mouvement d'hélicoptère effectué jusqu'à 150 mètres d'une hélisurface est comptabilisé comme effectué sur cette hélisurface ».

S'il est tout à fait possible d'envisager une juxtaposition d'hélisurfaces, l'activité n'en sera pas pour autant décuplée car tous les vols réalisés sur les hélisurfaces situées au-delà d'une zone de 300 mètres de diamètre ne seront pas comptabilisés comme s'il s'agissait de mouvements réalisés sur une seule et même hélistation. Lorsque les seuils réglementaires de mouvements fixés par cet arrêté, ou le cas échéant par le préfet, seront atteints, l'utilisation de l'ensemble des hélisurfaces de cette zone de 300 m sera alors interdite.

Propositions complémentaires de contributeurs concernant le contrôle et la limitation des hélisurfaces (plages horaires, nombres de mouvements, types de manœuvres, caractéristiques acoustiques...).

Deux participants proposent de prévoir dans la loi une limitation spécifique pour l'utilisation d'hélisurfaces pour des raisons commerciales. Une association précise que les hélisurfaces ne devraient être utilisées par des personnes y ayant droit et dans un cadre occasionnel. Ces principes ne ressortent pas du domaine de la loi et sont bien présents dans la réglementation proposée.

L'information préalable de la police aux frontières pour l'utilisation d'une hélisurface (art 15-1)

L'arrêté dans son article 15-1 prévoit que le directeur zonal de la police aux frontières, ou le directeur central de la police aux frontières pour la zone Île-de-France, soit informé de tout vol sur une hélisurface à terre. Les opérations de travail aérien agricole et les opérations d'assistance et de sauvetage sont dispensées de cette formalité.

Un contributeur souhaite que cet article précise que l'information de vol doit être transmise avant l'exécution du vol, et qu'il liste les renseignements minimums à fournir à la police aux frontières.

Un autre participant souhaite que les vols mentionnés à l'article 3 du décret soit également exemptés de cette formalité, au même titre que les opérations de travail agricole et les opérations d'assistance et de sauvetage. Il s'agit des aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, des aéronefs effectuant une mission de protection des personnes et des biens, des aéronefs effectuant une mission d'État et des aéronefs militaires.

Les conditions et les modalités pratiques de la mise en œuvre de la déclaration préalable (art 15-2)

L'arrêté, dans l'article 15-2, précise les modalités pratiques de mise en œuvre de la déclaration préalable à l'utilisation d'une hélisurface à terre. Cette déclaration doit être transmise au préfet par l'opérateur de l'hélicoptère ou son représentant. Elle doit indiquer la localisation précise de l'hélisurface, l'accord du propriétaire du terrain et la nature des vols prévus, avant le début des opérations. Cette déclaration est valable pour l'année civile en cours.

Six contributeurs se sont exprimés sur ces modalités de mise en œuvre de la déclaration préalable. Ils évoquent :

- le contenu de la déclaration : un participant propose que soit ajoutées « *les caractéristiques des aéronefs, les trajectoires et manœuvres d'approche d'atterrissage et de décollage envisagées* ». Un autre souhaite que la localisation soit précisée en fonction de la zone cadastrale et non communale.
- le délai de validité de la déclaration : un contributeur souhaite que ce délai soit précisé et propose d'inscrire dans le texte une durée de validité d'un an « *à compter de la date d'émission de l'autorisation* ». Un autre demande si cette déclaration est bien valable pour l'utilisation d'une même hélisurface plusieurs fois au cours d'une année.
- la procédure de validation préfectorale des déclarations préalables : un participant se demande si après avoir transmis cette déclaration, l'opérateur doit attendre un retour écrit de la part de la préfecture, validant l'autorisation d'utiliser une hélisurface et si, en l'absence de réponse, les mouvements peuvent bien être réalisés. Ce même participant se demande si la préfecture dispose d'un « droit de véto » à la suite de la réception de la déclaration préalable, et quel est le délai associé avant de pouvoir utiliser l'hélisurface. Un participant avance l'idée que la préfecture formule une réponse écrite favorable en réponse à la déclaration avant que l'opérateur ne puisse utiliser l'hélisurface.
- les exceptions à la déclaration préalable : un participant souhaite que les vols mentionnés à l'article 15-1 de l'arrêté, ainsi que les vols mentionnés à l'article 3 du décret (aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, une mission de protection des personnes et des biens, une mission d'État, les opérations militaires) soient exemptés de déclaration préalable.

Enfin, un participant souhaite que cette déclaration préalable soit généralisée à l'ensemble des hélisurfaces, et non uniquement celles présentes dans les communes listées par le préfet.

Précisions concernant les modalités de la procédure de déclaration préalable

La procédure de déclaration préalable est une formalité administrative qui permettra à l'administration de mieux connaître les emplacements des hélicoptères utilisés et les utilisateurs de ces emplacements, facilitant ainsi le nécessaire contrôle des hélicoptères.

Pour les hélicoptères à terre, et lorsque le préfet choisira d'imposer cette formalité, celui-ci apportera, dans l'arrêté pris à cet effet, les précisions nécessaires à sa mise en œuvre et, en particulier, les zones ou communes sur lesquelles cette formalité devra s'appliquer. Il indiquera également le service destinataire de la déclaration. Le cas échéant, cet arrêté apportera toute précision utile ou complémentaire pour la mise en œuvre de cette procédure.

Précisions concernant la notion de localisation d'une hélicoptère

L'article 12 du projet d'arrêté précise que la déclaration indique « la localisation précise de l'hélicoptère ». Mais cette rédaction ne semble pas suffisamment précise pour certains contributeurs.

Cet article sera en conséquence modifié par l'ajout d'un alinéa complémentaire rédigé comme suit :

« Les informations de localisation de l'hélicoptère sont les suivantes : coordonnées géographiques, type, nom et numéro de la voie, complément d'adresse si nécessaire. »

La réglementation des hélicoptères en mer (article 16).

L'article 16 énonce que les hélicoptères en mer doivent être situés dans une zone agréée à cet effet par arrêté du préfet maritime. Il précise également les modalités de demande d'agrément par l'exploitant.

Cette disposition est commentée par trois contributeurs. L'un propose d'ajouter à la liste des acteurs à consulter le Maire ou l'intercommunalité dans les zones littorales touristiques. Les deux autres contributions sont émises par des acteurs du secteur de l'aéronautique, un collectif d'opérateurs et un syndicat professionnel. Le premier estime que le formalisme de la demande (quatre exemplaires) et le délai maximum de traitement (60 jours) ne correspondent pas aux contraintes organisationnelles et opérationnelles des compagnies. Le syndicat propose alors de maintenir le délai à 30 jours.

Précisions concernant les hélicoptères en mer :

L'article 16.3 de l'arrêté du 6 mai 1995 (dans sa rédaction modifiée par l'arrêté soumis à la présente consultation) reprend *in extenso* les dispositions existantes, en précisant que « *les dispositions qui précèdent [concernant les modalités de procédure] ne font pas obstacle à la possibilité de mettre en œuvre une procédure simplifiée d'agrément des hélicoptères en mer en vue d'effectuer certaines opérations non planifiables et urgentes. Une telle procédure est établie d'un commun accord entre le préfet maritime et l'exploitant concerné* ».

Chaque opérateur peut donc rechercher un accord préalable avec la préfecture maritime qui peut autoriser des mouvements spécifiques, notamment pour les relèves d'équipage.

L'activité des professionnels qui interviennent sur les navires est ainsi préservée par les dispositions de cet article 16.3.

La réduction de la durée de validité des habilitations à utiliser les hélicoptères (art.17).

Le projet prévoit la réduction de la durée de validité des habilitations, passant de dix à cinq ans. Deux participants se sont exprimés à ce sujet, il se disent plutôt défavorables à cette mesure, estimant qu'elle « *va générer des demandes administratives supplémentaires* » entraînant un « *fort engorgement du circuit d'instruction des demandes et des délais en forte augmentation* ».

Précisions concernant la réduction de la durée de validité des habilitations :

La réduction de la validité de l'habilitation d'utilisation des hélicoptères à 5 ans se justifie dans le contexte actuel, afin de renforcer les règles de surveillance de manière homogène sur le territoire. Il est en outre souhaitable de tendre vers une harmonisation de durée des titres aériens.

Enfin, le délai de 5 ans retenu répond aux exigences de sécurité mentionnées supra tout en garantissant un délai de traitement raisonnable et en écartant le risque d'engorgement.

Les restrictions d'utilisation des hélicoptères instaurées par le préfet (article 18)

L'article 18 de l'arrêté prévoit certains cas spécifiques dans lesquels des restrictions d'utilisation des hélicoptères peuvent être instaurées aux 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. Concernant les hélicoptères, le préfet peut alors fixer une limite maximale de trafic qui ne peut pas être supérieure à 5 000 mouvements par an et 100 mouvements par jour (article 18-1).

L'utilisation des hélicoptères peut également être restreinte ou interdite par le préfet ou le préfet maritime notamment dans les cas suivants (article 18-2) :

- 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 ;
- 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.

Huit contributeurs se sont exprimés sur ces dispositions. De façon générale, ces participants souhaitent que l'intervention du préfet puisse être rendue obligatoire lorsqu'un des cas de figure mentionné est avéré.

Pour rendre cet article plus protecteur des populations riveraines, ces contributeurs proposent de :

- abaisser la limite de trafic à 2 000 par an et 25 par jour, en particulier pour les départements d'outre-mer en estimant que les territoires y sont très exigus (article 18-1) ;
- réduire la limite des lieux d'habitation à 600 voire 1500 mètres (à la place de 150 mètres mentionnés dans le texte) (article 18-2) ;
- définir la notion de « nuisances phoniques » en faisant référence à la « norme de l'OMS de 45 décibels pour la nuit et 53 db pour le jour » et en mentionnant également « les nuisances génératrices de stress » (article 18-2).

3.3 Les modifications du décret en Conseil d'État relatif aux sanctions

Le projet de décret en Conseil d'État institue une amende administrative en cas de constat de la méconnaissance d'une des règles de la réglementation nationale ou que le préfet aura précisée par arrêté pour encadrer l'utilisation d'une hélicoptère. Ce projet de décret a fait l'objet de sept contributions.

De façon générale, les participants estiment que les montants des sanctions financières prévus par le texte (750 € pour une personne physique et 3 750 € pour une personne morale) sont insuffisants pour être réellement « dissuasifs ». En effet, pour un contributeur « l'amende est d'un niveau ridicule par rapport au chiffre d'affaires des compagnies ». En revanche, un autre participant estime que ces montants sont plus dissuasifs que ceux existants par le passé.

Plusieurs participants proposent que les montants des amendes soient augmentés et suggèrent différents chiffres :

- « prévoir des contraventions de 5ème classe (à savoir 1500 euros, et 3000 euros en cas de récidive) » ;
- « 7 500 € pour une personne physique et 37 500 € pour une personne morale » ;

- « un barème réellement pénalisant établi avec un plancher de plusieurs milliers d'euros ».

En l'occurrence, le montant proposé est de l'ordre de grandeur du chiffre d'affaires qu'un opérateur peut espérer d'un vol de transport public en hélicoptère et est donc proportionné.

Le délai proposé dans le texte entre la notification du préfet des faits reprochés et la prononciation de l'amende, laissant un mois à la personne concernée pour transmettre ses observations, est jugé trop long. Un contributeur propose que ce délai soit réduit à quinze jours « pour éviter que les contrevenants ne puissent poursuivre pendant tout ce temps leur activité illégale ». Un délai plus court serait néanmoins susceptible d'attenter au principe du contradictoire.

Les motifs des manquements soumis aux amendes administratives sont également évoqués. Les contributeurs souhaitent que les infractions suivantes soient également sanctionnées et inscrites dans le texte :

- les infractions mentionnées dans « l'article R. 571-97-1 du code de l'environnement » concernant les mouvements d'hélicoptères, à savoir :
 - la pratique de vols interdits en application de l'article L. 571-7 ;
 - le non-respect des procédures à moindre bruit mentionnées à l'article R. 571-31-3 ;
 - l'absence de mise à jour du registre prévu à l'article R. 571-31-5 ou sa non-mise à disposition.
- le non-respect de l'obligation d'activation du transpondeur ;
- les infractions prévues par la loi montagne pour les zones à haute densité touristique ;
- le non-respect du caractère occasionnel de l'utilisation d'une hélisurface (dépassement des limitations de mouvements) ;
- le non-respect des interdictions d'utiliser les hélisurfaces en agglomération, dans les zones situées aux abords des aérodromes, à l'intérieur des secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense ;
- le défaut d'autorisation du propriétaire du terrain d'assiette de l'hélisurface ;
- le défaut de déclaration à la police aux frontières (PAF).

De fait le manquement à la plupart de ces obligations pourra être sanctionné, soit pénalement, soit administrativement, en prenant en compte la gravité du manquement.

Une collectivité suggère également 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). Or, le propriétaire ayant donné son autorisation ne peut être tenu responsable des manquements des tiers dans l'usage de son terrain. En complément, cette collectivité demande que soit précisé le terme « opérateur » afin de déterminer précisément les acteurs responsables en cas de sanction.

Enfin, les conditions de contrôle et de constatation des infractions sont également questionnées par une collectivité. Pour permettre aux agents chargés de la constatation des manquements de réaliser correctement leur mission de contrôle, il est demandé qu'ils puissent avoir accès aux « données de trafic des radars de la DGAC lorsqu'elles sont disponibles ». Cette collectivité identifie un cas particulier et pose la question suivante : « 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 ? ». Dans ce cas spécifique, elle propose que l'infraction soit imputée au propriétaire du terrain (ou personne ayant la jouissance du terrain).

Que désigne précisément le terme « opérateur » ?

L'opérateur est, en transport public, la personne physique ou morale pour le compte de laquelle le vol est réalisée et qui en assume la responsabilité.

Pour la bonne compréhension des projets règlementaires soumis à la présente consultation, la distinction entre le pilote et l'opérateur a une importance significative : dès lors que c'est l'exécution d'un vol, enfreignant une disposition règlementaire, qui est susceptible d'une sanction administrative (amende), c'est a priori le pilote qui serait mis en cause. Tel serait le cas pour un pilote privé qui utilise son aéronef. En revanche, lorsque ce pilote intervient pour le compte d'un exploitant aérien, c'est ce dernier – l'opérateur – qui supporterait le montant de l'amende.

Pour le transport privé, le pilote est l'opérateur du vol.

Pour quelles raisons certaines des infractions mentionnées par les participants (article R. 571-97-1 du code de l'environnement) ne sont-elles pas présentes dans le décret en Conseil d'État ?

Cet article du code de l'environnement prévoit déjà une sanction pénale (« la peine prévue pour les contraventions de la troisième classe ») pour certains faits rappelés ci-après :

- interdiction d'effectuer des vols d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans les zones à forte densité de population (article L. 571-7 du code de l'environnement),
- non-respect des procédures de conduite à moindre bruit durant la « phase d'approche, l'atterrissage et le décollage au départ ou à destination des aérodromes situés » dans les zones à forte densité de population (article R. 571-31-3 du même code),
- non-respect de l'exploitant d'un aérodrome situé dans une zone à forte densité de population de ses obligations en matière de tenue et d'accessibilité au registre mentionné à l'article R. 571-31-5 du code précité.

Ces faits, déjà passibles d'une sanction pénale, ne peuvent être sanctionnés une seconde fois par une amende administrative complémentaire, en application du principe *non bis in idem* (un même fait ne peut pas être sanctionné deux fois).

Ces infractions concernent des faits constatés sur un aéroport situé en zone à forte densité de population, dont la définition est précisée à l'article R. 571-31-2 du code de l'environnement. Or une hélicoptère n'étant pas un aérodrome, les conditions juridiques prévues par le code de l'environnement ne sont pas ni remplies, ni applicables pour un mouvement réalisé sur une hélicoptère. En particulier, il n'y a pas d'exploitant d'aérodrome.

C'est donc la quasi-absence de sanction pour certains mouvements réalisés sur une hélicoptère qui a conduit le gouvernement à créer, par le projet de décret soumis à la présente consultation, un nouveau régime de sanction applicable aux hélicoptères, tout particulièrement lorsque le critère fondamental d'une utilisation occasionnelle de l'hélicoptère n'est pas respecté.

Lorsque le dépassement du nombre de mouvements effectués sur une hélicoptère résulte de la somme des mouvements effectués par chaque exploitant et que ces derniers ont individuellement respecté la limitation, qui sera sanctionné ?

Lorsque le préfet constate que la somme des mouvements réalisés dépasse les seuils réglementaires autorisés, il veille à interdire l'utilisation de l'hélicoptère en cause. Chaque vol, quel que soit l'exploitant, qui enfreint ensuite cette interdiction est alors passible d'une amende.

Pourquoi ne pas sanctionner le non-respect de l'obligation d'activation du transpondeur ?

Cette obligation d'emport et d'utilisation des transpondeurs existe pour les hélicoptères.

L'arrêté du 21 juin 2001 *relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage installés à bord des aéronefs volant dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine* précise les équipements dont les aéronefs, y compris les hélicoptères, doivent disposer.

Les hélicoptères volent principalement selon les règles de vol à vue et doivent être équipés « d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S, niveau 2, au moins avec alticodeur, en espace aérien de classe B, C et D, pour suivre certains itinéraires ou pour pénétrer dans certains espaces aériens portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, ou pour effectuer un vol de nuit autre que local » (3.2.3). D'autres équipements sont demandés pour les vols IFR.

En outre, le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne confirme bien que « a) lorsqu'un aéronef est équipé d'un transpondeur SSR en état de marche, le pilote le fait fonctionner pendant toute la durée du vol, que l'aéronef se trouve ou non à l'intérieur d'un espace aérien où le SSR est utilisé à des fins d'ATS. ». (SERA.13001 Fonctionnement des transpondeurs SSR)

Le non-respect de cette obligation conduit à un risque pour la sécurité. Si le pilote est un navigant professionnel, il est susceptible de se voir appliquer l'une des sanctions disciplinaires prévues à l'article R. 425-18 du code de l'aviation civile. S'il s'agit d'un navigant non professionnel, il est passible d'une des sanctions prévues à l'article R. 431-2 du même code.

Un régime de sanction est donc déjà en vigueur.

04 Les modalités de concertation et de consultation

Les modalités de concertation concernant l'élaboration des textes et de consultation du public ont fait l'objet de six contributions.

La consultation pour l'élaboration des textes

Deux contributeurs s'expriment sur la procédure de consultation préalable à l'élaboration des textes. Ils estiment que les acteurs locaux, notamment les riverains et les associations, n'ont pas été suffisamment associés. Un participant souhaite qu'une réunion entre les pouvoirs publics et les associations représentant les riverains du Golfe de Saint-Tropez soit organisée, pour permettre une réelle association des parties prenantes à l'évolution de la réglementation.

Les modalités de consultation du public

Des critiques sont formulées par quatre participants concernant les modalités de consultation du public sur la modification des textes. Ces remarques portent sur :

- l'information du public au sujet de cette consultation, jugée insuffisante. Un participant parle notamment de « manque de transparence » et regrette « qu'aucune diffusion de cette information n'a été effective, envers les membres des Commissions Consultatives Environnement des deux aéroports de La Réunion, ni mêmes envers les associations de riverains pourtant connues de la préfecture locale » ;
- les modalités de consultation du public sur la plateforme internet. Les participants déplorent notamment que la plateforme ne permette pas de « joindre un fichier format pdf présentant son avis formalisé » ou encore de rendre public les avis déposés au fil de la consultation ;
- le format et l'accessibilité des textes soumis à la consultation. Un participant regrette la complexité des textes mis en ligne pour un public non averti. Il aurait souhaité que les implications réelles de ces nouveaux arrêtés soient présentées plus simplement pour permettre à tous d'émettre un avis éclairé.

Enfin, certains de ces contributeurs expriment une forme de défiance et émettent des doutes sur la prise en compte des avis du public sur les textes à l'issue de la consultation. Ils espèrent que leurs revendications seront réellement prises en compte dans la modification des textes.

05 Hors sujet

Trente-et-une expressions du public peuvent être qualifiées de « hors sujet ». Les éléments mentionnés par les contributeurs concernent en effet des mesures qui ne relèvent pas des textes soumis à la consultation, à savoir :

- L'impact des nuisances sonores sur la santé et le cadre de vie engendrées par les vols d'hélicoptères en général, sans mention de la réglementation des hélisurfaces : tours de pistes, altitudes de survols des zones densément peuplées, réglementation des hélistations, encadrement des activités touristiques ;
- L'impact des survols d'hélicoptères sur l'environnement, la qualité de l'air, le climat et la biodiversité ;
- La réglementation applicable à d'autres types d'aéronefs et les nuisances sonores qu'ils entraînent (ULM, avions de ligne) ;
- Les autres articles des décrets et arrêtés, non modifiés par les textes soumis à la consultation ;
- La réglementation des hélisurfaces applicable dans des collectivités d'outre-mer dans lesquelles les textes soumis à la consultation ne s'appliquent pas ;
- Les besoins des opérateurs en matière de transport en hélicoptères en général (hors mention de l'utilisation d'hélisurfaces).

Réponse de la DGAC :

Ces contributions, *stricto sensu*, sont hors sujet et ne supposent donc pas de réponse dans le cadre de cette consultation. Toutefois, la DGAC prend bonne note des remarques soulevées qui sont au cœur de ses préoccupations. En effet, la recherche d'un équilibre justifié entre le besoin de transport par hélicoptère et l'impact maîtrisé des nuisances générées par cette activité -équilibre qui a pu être rompu sur certains territoires- est le sujet central à l'origine des trois projets de textes soumis à la consultation du public.

ULM de classe 6 et hélisurfaces :

Un contributeur indique que « *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* ».

Les ULM de classe 6 ne sont pas concernés par les dispositions de l'arrêté du 6 mai 1995.

Les ULM classe 6 relèvent des dispositions de l'arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aéroplanes ultralégers motorisés, ou ULM, peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome. Si les ULM peuvent, sous conditions, être autorisés à décoller/atterrir en dehors d'un aérodrome, s'imposent en particulier les dispositions de l'article 5 de cet arrêté qui précisent que toute plateforme destinée à accueillir un ULM Classe 6 en dehors d'un aérodrome pour effectuer des activités rémunérées doit être autorisée par arrêté du préfet du département ou du préfet maritime. Ainsi, les emplacements accueillant les ULM réalisant des activités rémunérées (transport aérien de passager ou travail aérien), sont soumis à une procédure d'autorisation préalable de l'autorité administrative, contrairement aux hélisurfaces.

De plus, conformément à l'article R. 133-1-2 du code de l'aviation civile et au dernier alinéa de l'article 12 de l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés, les ULM classe 6 ne peuvent effectuer que des vols de transport aérien commercial de passager dans le cadre de vols locaux de moins de 40 km et dont les points de départ et d'arrivée sont identiques (vols dits « de A vers A »).

Les activités de transport public effectuées en ULM sont donc différentes de celles réalisées par des hélicoptères.

Pour ces raisons, il n'est pas envisagé d'étendre aux ULM les dispositions de l'arrêté du 6 mai 1995.

A ce titre, la situation des ULM est, pour la présente consultation, considérée comme hors-sujet.

06 Conclusion

Concilier l'utilisation des hélisurfaces et la préservation de la qualité de vie des populations survolées est un enjeu majeur pour favoriser l'acceptabilité de l'activité spécifique des hélicoptères.

La réglementation relative aux hélisurfaces s'est avérée globalement adaptée au niveau national à l'exception de certains territoires sur lesquels la situation est plus sensible du fait d'une demande de transport plus importante parfois conjuguée avec une insuffisance d'infrastructures pérennes susceptibles d'accueillir les appareils.

Consciente de cette situation, la direction générale de l'aviation civile souhaite mettre en œuvre un plan d'action équilibré ayant pour objectif de réviser la réglementation applicable aux hélisurfaces en tenant compte des disparités locales, des contraintes opérationnelles et des préoccupations environnementales des riverains. Cette réforme permet de renforcer la capacité d'encadrement de l'activité des hélisurfaces sur les territoires particulièrement sensibles et d'y associer un pouvoir de sanction (amendes administratives).

Cette réforme vise en particulier à permettre au représentant de l'Etat d'adopter les mesures complémentaires qu'il jugera localement justifiées pour limiter les mouvements sur certaines hélisurfaces et appliquer un mécanisme de sanction administrative en cas de violation des règles encadrant l'utilisation de ces hélisurfaces.

Les contributions reçues lors de cette consultation du public ont mis en exergue des positions souvent opposées confirmant des intérêts divergents, qu'il appartient à l'Etat de concilier. La réforme réglementaire proposée se fonde ainsi sur un encadrement proportionné des opérations utilisant les hélisurfaces lorsque les intérêts des riverains le rend nécessaire.

Si certains contributeurs auraient souhaité un régime juridique plus radical pour les hélisurfaces (interdiction de principe ou régime d'autorisation préalable par exemple), la mesure principale du nouveau dispositif accordant au préfet la compétence de proportionner les règles encadrant l'activité des hélisurfaces aux difficultés rencontrées localement semble bien accueillie. Pour tenir compte de certaines remarques, le projet d'arrêté précisera ce que recouvre la notion de localisation précise de l'hélisurface, imposant en particulier que les coordonnées géographiques soient mentionnées dans la déclaration préalable lorsque le préfet a décidé de la mise en œuvre de cette procédure.

L'ambition de la DGAC est que ces mesures destinées à restreindre l'utilisation de certaines hélisurfaces, notamment lorsque des motifs environnementaux le justifient, soient mises en œuvre dans des délais rapprochés et dans la mesure du possible pour la prochaine saison estivale. Les services locaux de l'Etat, sur les territoires les plus sensibles, sont déjà à pied d'œuvre pour préparer les mesures adaptées aux enjeux spécifiques de ces territoires.

IMPORTANT

Lors de l'examen, le 7 avril 2022, du projet de décret en Conseil d'Etat, instituant une sanction administrative en cas de méconnaissance des règles encadrant l'utilisation d'une hélisurface, le rapporteur a estimé qu'il est nécessaire que certaines dispositions du décret simple, présentées au public, soient reclassées au sein d'un texte du niveau du décret en Conseil d'Etat.

Cette proposition a été suivie par la section des travaux publics du Conseil d'Etat lors de la présentation du projet le 19 avril 2022.

De ce fait, les mesures soumises à la présente consultation et contenues dans deux décrets distincts ont été regroupées au sein d'un seul et même décret en Conseil d'Etat. La numérotation des articles, comme l'ordre dans lequel ces derniers ont été jusqu'alors présentés, ont été en conséquence modifiés.

En revanche, le fond reste identique.

Les dispositions présentées dans le décret simple se retrouvent désormais aux articles R. 132-1-3 à R. 132-1-9 et D. 132-4 du code de l'aviation civile tels que prévus par les articles 1 et 3 du décret en Conseil d'Etat.

Le projet d'arrêté n'a quant à lui pas été concerné par ces changements, à l'exception de certaines dispositions de son article, créant un article 11-1 : le 2° et le 3° de cet article fixant les zones dans lesquelles l'utilisation d'une hélisurface est interdite ont intégré le décret (article R. 132-1-5).