



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

NUISANCES SONORES DES HELICOPTERES

MISE EN ŒUVRE DE LA REGLEMENTATION
SUR CERTAINS TERRITOIRES SENSIBLES

Juillet 2022

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	2
PROPOSITIONS GÉNÉRALES	4
PROPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LA PRESQU'ÎLE DE SAINT-TROPEZ.....	4
PROPOSITIONS PARTICULIERES POUR LA RÉUNION	4
I. COMPRENDRE LES NUISANCES GÉNÉRÉES PAR LES HÉLICOPTÈRES.....	5
A. HELICOPTERES ; DEFINITION ET FONCTIONNEMENT	5
B. SOURCE DU BRUIT, PROGRES TECHNIQUES ET CERTIFICATION	5
C. LES MOYENS DE REDUCTION DES NUISANCES SONORES.....	7
D. EXPLOITATION DES HELICOPTERES.....	11
II. COMPRENDRE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR POUR LA FAIRE RESPECTER.....	13
A. LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT PEUT ETRE ASSUREE PAR LA MISE EN ŒUVRE DE LA REGLEMENTATION APPLICABLE AUX HELISTATIONS ET HELISURFACES.....	13
B. LES ZONES URBAINES DENSEMENT PEUPLEES SONT PROTEGEES DE MANIERE PARTICULIERE	14
C. LES RIVERAINS SITUES EN ZONE DE MONTAGNE SONT EGALEMENT PROTEGES DE MANIERE PARTICULIERE.....	15
III. LE GOLFE DE SAINT-TROPEZ	16
A. LE CONTEXTE DE LA PRESQU'ILE DE SAINT-TROPEZ	16
B. LA CREATION DE NOUVELLES HELISTATIONS APPARAÎT NECESSAIRE POUR REDUIRE LES NUISANCES.....	22
C. LA CONCERTATION NECESSAIRE A LA REDUCTION DES NUISANCES.....	23
IV. LA RÉUNION.....	25
A. LA SITUATION.....	25
B. LES PREMIERES REPONSES ET LES PROJETS DE L'ADMINISTRATION.....	28
CONCLUSION.....	31
ANNEXE N°1 : LETTRE DE MISSION	32
ANNEXE N°2 : SITUATION DANS LES ALPES DU NORD.....	34
ANNEXE N°3 : LE TRANSPORT PUBLIC ILLICITE (TPI).....	35
ANNEXE N°4 : RÉGLEMENTATION ENVIRONNEMENTALE APPLICABLE AUX HÉLICOPTÈRES.....	36
ANNEXE N°5 : LISTE DES PERSONNES RENCONTREES OU CONTACTEES PAR LA MISSION	43

INTRODUCTION

Dans son rapport 2021, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a demandé au Gouvernement et/ou au Parlement d'évaluer les dispositions législatives et réglementaires prises pour limiter les nuisances des hélicoptères dans les zones densément peuplées. Elle a précisé qu'il s'agissait d'apprécier les meilleures pratiques environnementales pour dégager les bases d'une réglementation plus efficace déclinée sur les territoires avant l'échéance envisagée pour la mise en service de nouveaux engins légers de transport de personnes par voie aérienne (eVTOL).

Six mois après, en l'absence de réponse à cette demande, le président de l'ACNUSA a confié à deux membres du collège de cette Autorité (Phillippe Cannard, membre nommé par le président de l'Assemblée nationale, et Philippe Guivac'h, membre nommé sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile), le soin de dresser l'état des lieux où les nuisances dues aux hélicoptères sont les plus impactantes, des modalités d'exploitation des hélicoptères, ainsi que des dispositions législatives et réglementaires mises en œuvre pour encadrer l'activité de ce type d'aéronefs. Florence Duenas, magistrate détachée comme rapporteure auprès de l'ACNUSA, a apporté son appui à la mission. L'objectif de cette mission est d'apporter une contribution aux représentants de l'Etat et aux différentes parties prenantes et d'identifier les pistes d'évolutions législatives et/ou réglementaires envisageables pour permettre les activités héliportées dans des conditions acceptables par la population environnante (voir annexe 1 : lettre de mission).

Le périmètre d'aéronefs étudié concerne les nuisances sonores¹ engendrées par les activités des hélicoptères. Les ultralégers motorisés (ULM) de toutes les classes, y compris la classe 6, ne font pas partie du périmètre.

La mission a conduit une trentaine d'entretiens avec les différentes parties prenantes, qu'elle tient à remercier pour leur coopération (voir annexe 2 : liste des personnes contactées). Au niveau national, elle a rencontré les organisations professionnelles et l'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA), ainsi que la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et la Gendarmerie du Transport Aérien (GTA). Puis elle a échangé avec les préfets et les parties prenantes des sites mentionnés dans la lettre de mission, en particulier la presqu'île de Saint-Tropez, l'île de La Réunion et le massif du Mont-Blanc. Dans ce cadre, des entretiens ont été conduits au niveau local avec les représentants des pouvoirs publics, des associations de riverains, des hélicoptéristes et des exploitants d'aérodromes. La situation sur la presqu'île de Saint Tropez et celle sur l'île de La Réunion sont traitées dans le corps du rapport, celle dans les Alpes du nord est traitée en annexe. Enfin, la mission s'est entretenue avec un grand industriel (Airbus Hélicoptères).

La situation sur et autour des aérodromes d'Issy-les-Moulineaux, de Toussus-le-Noble, de Paris-le-Bourget et de Cannes-Mandelieu n'est pas abordée dans le présent rapport, ce qui ne fait pas obstacle à ce que les difficultés rencontrées soient suivies étroitement par l'Autorité de contrôle et qu'elles fassent régulièrement l'objet d'échanges avec l'administration et entre parties prenantes au sein des commissions consultatives de l'environnement (CCE),

Certains des interlocuteurs, notamment au sein de l'administration de l'aviation civile, ont pu émettre des réserves, ou des questionnements, sur la compétence confiée par le législateur à l'ACNUSA en matière de nuisances générées par les hélicoptères, en dehors des plateformes aéroportuaires et de leur environnement immédiat². Ces réserves ont été aisément levées, lors des échanges, si bien qu'elles n'ont pas gêné la mission dans l'avancement de ses travaux.

¹ Au terme de « nuisances sonores » doivent être associées les différentes formes de gêne et d'impacts sanitaires pour les riverains : le bruit en tant que tel et dans toutes ses manifestations (ex. sifflement en cas de descente selon une forte pente), le stress provoqué par les brusques accélérations (ex. manœuvres d'écolage), le sentiment d'insécurité éprouvé à la vue des trajectoires à basse altitude.

² C'est-à-dire les 12 aéroports dits « acrusés » ainsi que les aérodromes de Cannes-Mandelieu, Toussus-le-Noble et Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et l'hélistation de Grimaud. En effet, l'ACNUSA a compétence sur les sites soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes, ainsi que sur les sites pour lesquels un texte donne une compétence particulière à l'Autorité en matière de sanction des manquements aux règles environnementales (en lien avec l'existence d'arrêtés ministériels de restriction).

Le projet de rapport a été examiné par le collège de l'ACNUSA lors de sa session de juin 2022.

Ce rapport rend compte des différents thèmes ayant retenu l'attention de la mission, avec, pour chacun d'eux, des éléments de constat et d'analyse, ainsi que, le cas échéant, des propositions. Après une présentation des caractéristiques des hélicoptères et des actions techniques de nature à permettre de réduire les nuisances générées par leur activité (I), il dresse un état de la réglementation existante, dont la dispersion entre le code de l'environnement et le code de l'aviation civile et des textes non codifiés complexifie la lecture et par suite l'application (II). Enfin, l'application de la réglementation en vigueur est étudiée sur deux territoires soumis fortement, pour des raisons différentes, aux nuisances sonores générées par le trafic d'hélicoptères afin d'en apprécier les limites et les pistes d'évolutions envisageables. Ainsi, les cas particuliers du golfe de Saint-Tropez (III) et de l'île de La Réunion (IV) sont développés.

Ce rapport est une contribution qui ne prétend pas à l'exhaustivité et gagnerait à être prolongée par le Gouvernement et/ou le Parlement pour identifier, selon une démarche équilibrée qui promeut l'examen, avant toute mesure de restriction, de l'ensemble des leviers que sont la planification et la gestion des terrains, la réduction du bruit à la source, et les procédures opérationnelles de navigation aérienne, en se fondant sur l'écoute de l'ensemble des acteurs (collectivités territoriales, associations de riverains et associations environnementales, pilotes et aéroclubs, exploitants d'aérodromes, entreprises locales, différents services de l'Etat compétents en matière de santé, d'environnement et d'aviation civile) et qui appuie ses conclusions sur des analyses coûts/avantages.

L'ACNUSA poursuivra les échanges avec les représentants nationaux des riverains et des professionnels pour les informer des suites données aux entretiens auxquels ces organismes ont bien voulu se prêter. L'Autorité de contrôle pourrait également être sollicitée par les représentants de l'Etat sur la thématique du transport public de personnes illicite, assez actif à La Réunion, mais qui concerne certainement d'autres parties du territoire national et plusieurs types d'aéronefs légers. En sus des nuisances environnementales générées, ces activités posent des problèmes de sécurité (absence de détention d'un certificat de transporteur aérien [CTA]).

PROPOSITIONS GÉNÉRALES

- PROPOSITION N°1.....9**
Promouvoir, avec l'aide des constructeurs et de la fédération nationale des exploitants d'hélicoptères, une action de sensibilisation des exploitants aux techniques de pilotage de moindre bruit (direction générale de l'aviation civile).
- PROPOSITION N°2..... 11**
En approche et au départ des zones densément peuplées et des zones sensibles, définir les protections environnementales associées à chaque procédure opérationnelle optimisée (préfets avec services locaux de navigation aérienne).
- PROPOSITION N°3.....12**
Anticiper les besoins d'hélistations exploitées de manière professionnelle pour éviter que la multiplication des hélistations perturbe gravement les écosystèmes territoriaux (préfets et direction générale de l'aviation civile).

PROPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LA PRESQU'ÎLE DE SAINT-TROPEZ

- PROPOSITION N°4.....20**
Transmettre automatiquement à la Communauté de Communes du Golfe de Saint Tropez, en temps légèrement différé pour des raisons de sûreté, les données radar concernant les mouvements d'hélicoptères sur et au-dessus de son territoire (opérateur national de la navigation aérienne/direction locale de l'aviation civile).
- PROPOSITION N°5..... 24**
Mettre en place un système de visualisation des trajectoires et de mesure du bruit des hélicoptères sur la presqu'île (Communauté de Communes du Golfe de Saint Tropez).
- PROPOSITION N°6..... 24**
Imposer un certain niveau de performance environnementale aux hélicoptères autorisés à opérer sur la presqu'île (préfet/ministre chargé de l'aviation civile).

PROPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LA RÉUNION

- PROPOSITION N°7.....26**
Sensibiliser les touristes de l'île de La Réunion aux risques inhérents au transport illicite de personnes par hélicoptère (préfet de La Réunion/procureur de la République).
- PROPOSITION N°8.....29**
Arrêter une feuille de route visant à une régulation équilibrée des activités héliportées et en assurer le suivi (préfet de La Réunion).
- PROPOSITION N°9..... 30**
Renforcer la réglementation de survol du parc national de La Réunion, communiquer sur les nouvelles dispositions et assurer le respect des restrictions d'exploitation (directeur du parc national).

I. COMPRENDRE LES NUISANCES GÉNÉRÉES PAR LES HÉLICOPTÈRES

A. HELICOPTERES : DEFINITION ET FONCTIONNEMENT

Un hélicoptère est un aéronef moto propulsé dont la sustentation et la propulsion sont assurées par une voilure tournante entraînée par un ou plusieurs moteurs à piston ou à turbine.

La majorité des hélicoptères utilise un seul rotor de sustentation et un rotor anti-couple (RAC) situé à l'arrière.

Le rotor principal, dont l'axe est vertical, assure la sustentation (la portance venant de la vitesse de rotation et de l'incidence des pales) mais aussi la propulsion. Il assure également le contrôle d'attitude en tangage et en roulis de l'hélicoptère.

Le RAC dont l'axe est horizontal empêche l'hélicoptère de tourner sur lui-même lorsque le rotor principal tourne et permet ainsi d'assurer le contrôle en lacet.

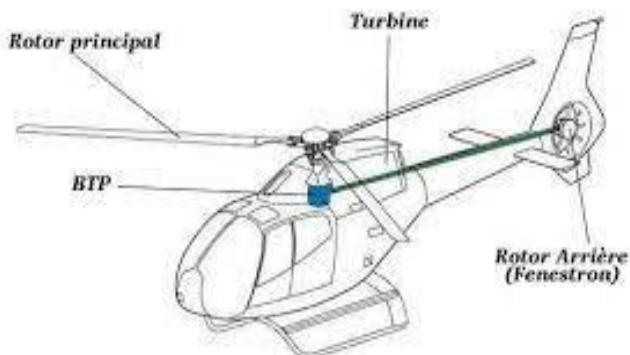
L'hélicoptère est bien sûr moins rapide à puissance égale qu'un avion et une partie significative de son énergie est utilisée pour sa sustentation. Son avantage réside dans sa très grande souplesse d'utilisation : capacité au vol stationnaire ou au vol lent, pentes d'approche et de décollage plus flexibles.

Grace à ces caractéristiques, le domaine d'utilisation des hélicoptères est très vaste :

- Sécurité et assistance : missions de police, recherche et sauvetage, aide médicale urgente, sauvetage de personnes ;
- Transport de passagers sur des lignes régulières, vols à la demande ou vol de découverte ;
- Ravitaillement de sites inaccessibles par la route (comme les refuges de haute montagne ou îlets de Mafate) ;
- Transport de marchandises ou levage ;
- Travaux dans des lieux d'accès difficiles ;
- Surveillance d'ouvrages de production et de transport d'énergie ;
- Vols de prises de vues aériennes ;
- Vols techniques ;
- Vols d'instruction...

Cette liste n'est pas exhaustive mais reflète la grande flexibilité d'utilisation d'un hélicoptère.

B. SOURCE DU BRUIT, PROGRES TECHNIQUES ET CERTIFICATION

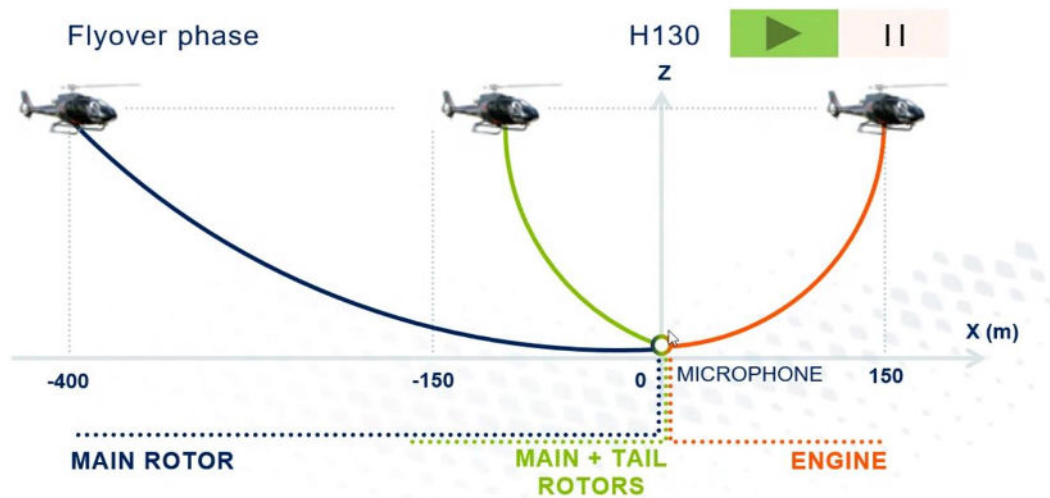


Source : Airbus Hélicoptères

Le bruit extérieur des hélicoptères a trois origines principales : le bruit du rotor principal, le bruit du rotor anti-couple et le bruit moteur. Le bruit de la boîte de transmission (BTP) est difficilement audible de l'extérieur et concerne surtout l'intérieur de l'hélicoptère.

Les nuisances sonores perçues au sol ont des origines variées selon la position de l'hélicoptère par rapport à l'observateur. Ainsi lorsque l'hélicoptère se rapproche de l'observateur, le bruit principalement perçu, sera celui du rotor principal puis cette prédominance diminue et le RAC devient à son tour très gênant. Enfin, après le passage, le bruit du moteur sera plus présent.

The individual sources of sound contribute at different phases of flyover



L'OACI et les constructeurs ont beaucoup travaillé ces dernières décennies à réduire le bruit des hélicoptères et une partie des efforts a porté sur la réduction du bruit à la source. Ainsi, les hélicoptères construits de nos jours doivent satisfaire les normes de certification acoustique adoptées par le Conseil de l'OACI. Les exigences de niveau de bruit pour un aéronef sont prescrites conformément aux dispositions du Chapitre 1, Volume I, Partie II de l'annexe 16 OACI; pour les hélicoptères, il s'agit des Chapitres 8 et 11 selon la masse.

La mesure du niveau sonore des hélicoptères est faite de façon similaire à celle des avions. Pour les chapitres 8 (masse > 3175 kg / 7000 lb), trois mesures sont effectuées en survol, en approche et au décollage, avec des conditions de hauteur, de vitesse et de pente très précises. Les hélicoptères de masse inférieure (chapitre 11) ne font l'objet que d'une seule mesure en survol. Les mesures de bruit en survol sont effectuées à des hauteurs de 150 m, à 120 m pour l'atterrissage et en fonction de la pente au décollage. Les conditions météorologiques et les points de mesure sont eux aussi bien déterminés. Ces mesures pour

Le « Flapping »

Pendant la rotation du rotor principal de l'hélicoptère, la pression d'air chute au-dessus de chaque pale, et s'élève au-dessous (principe de base de la portance). Pour égaliser la différence de pression, l'air circule autour de la lame, ce qui crée un vortex. Quand ce vortex rencontre la pale suivante, une vibration est créée et donc un son. Ce vortex a tendance à descendre et c'est pour cette raison qu'un hélicoptère en descente qui entre dans son propre vortex est plus bruyant que lors d'autres phases de vol. Ce phénomène appelé le « blade vortex interaction (BVI) ». Ce phénomène est parfois identifié par les observateurs au sol comme le « flapping ». Une conduite du vol adaptée peut contribuer à réduire le bruit ainsi généré.

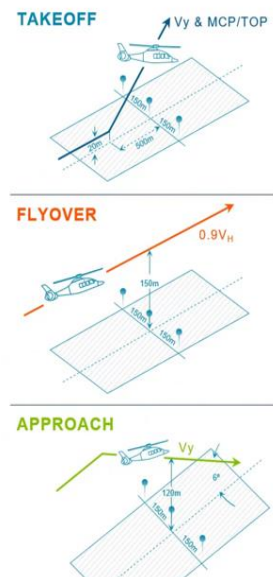
HELICOPTERS

Noise certification standards are set by ICAO* Chapter 8

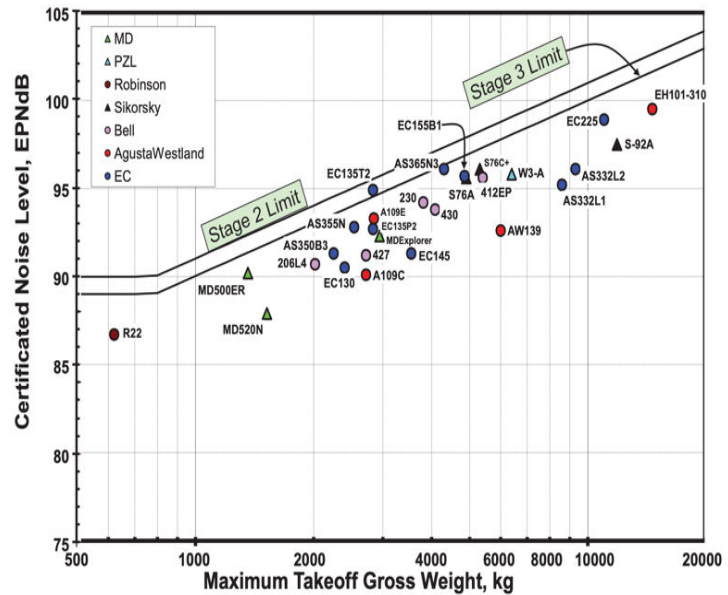


- The noise certification regulations of the **European Aviation Safety Agency (EASA)** and the **Federal Aviation Administration (FAA)** are based on ICAO requirements.
- The permissible noise of a helicopter is a function of its **Maximum Take-Off Weight (MTOW)**
- Noise certification requires an **extensive flight test campaign**, with microphones on the ground in strict conditions

*International Civil Aviation Organisation



chacune des phases de vol sont comparées aux limites fixées par l'OACI en fonction de la masse maximale au décollage de l'hélicoptère, la différence définit la marge acoustique et la somme des marges des trois phases de vol est appelée la marge acoustique cumulée. Avec des aéronefs qui sont très évolutifs et qui souvent volent à des hauteurs relativement faibles, on peut considérer que la marge acoustique qui est l'objectif des exigences de certification, bien que liée à la masse des hélicoptères, donne une référence de la nuisance sonore. De fait, la diversité des opérations hélicoptères est telle que les niveaux réels générés peuvent s'éloigner des conditions de certification.



La technologie d'aujourd'hui permet une réduction des niveaux de bruit d'environ 6 décibels par rapport aux limites de marge cumulée fixées par l'OACI. L'objectif des constructeurs est de réduire à court terme jusqu'à 10 décibels en dessous de ces limites le bruit des hélicoptères de nouvelle génération (source : DGAC).

C. LES MOYENS DE REDUCTION DES NUISANCES SONORES

► Réduction du bruit à la source

Bien que respectant les normes de bruit certifiées, les hélicoptères sont souvent mal acceptés des riverains. Les hélicoptères sont effectivement bruyants dans leurs différentes phases de vol. Admis par les populations lorsqu'il s'agit de secours aux personnes ou même parfois de ravitaillement de zones inaccessibles, les hélicoptères sont beaucoup moins bien acceptés lorsqu'il s'agit de transports de passagers ou de vols de loisir.

Un des moyens de réduire les nuisances sonores d'hélicoptères est la réduction du bruit à la source. La moitié du gain possible est liée aux progrès technologiques, mais le renouvellement du parc ne sera que progressif, notamment sur les territoires où l'activité est faible.

Plusieurs axes de recherche existent. Il n'entre pas dans le champ de ce rapport de les développer. Il se limite à la présentation des principales recherches et évolutions.

L'industrie, et tout particulièrement Airbus Helicopters, travaille à améliorer la performance environnementale des machines.

S'agissant des pales, éléments complexes et déterminants, cela peut passer par une modification du nombre de pales comme sur le H145 dont les nouvelles versions disposent d'un rotor à cinq pales et pour lequel un rétrofit des anciennes machines à quatre pales est possible, ce qui n'est pas la règle commune pour toutes les machines.



Blue Edge est une pale à la forme tout à fait singulière qui permet de réduire la signature sonore de l'hélicoptère tout en lui donnant une masse décollable plus importante (ONERA)

Un autre axe de recherche, auquel l'ONERA a contribué activement, s'est concrétisé par une forme de pale tout à fait particulière qui réduit très significativement le niveau de bruit par la réduction du phénomène d'interaction entre les tourbillons d'extrémité et les pales. Ces pales « Blue Edge » équipent le H160 qui a été certifié en 2021 (cette machine était en phase de développement et de certification depuis 2016). Ceci démontre s'il en était besoin que les processus d'évolution industriels sont relativement longs et complexes.

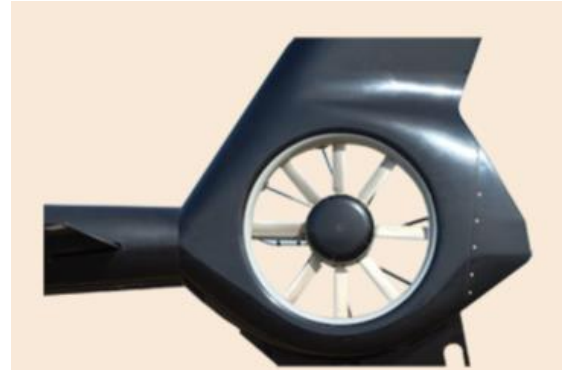
Un système de contrôle automatique de la vitesse variable du rotor qui permet d'automatiser le rotor vers des vitesses de rotation plus faibles lorsque l'hélicoptère vole près du sol a également été développé et équipe déjà plusieurs hélicoptères.

Le rotor anti-couple a également été l'objet d'améliorations significatives. La mise place d'un fenestron avait bien sûr un objectif de sécurité pour éviter que ce dernier heurte des obstacles lors d'opérations en terrain accidenté mais il a également un effet significatif dans la réduction du bruit. Ce dispositif n'est pas nouveau et le fenestron a été intégré pour la première fois sur la Gazelle SA 340 qui effectua son premier vol en avril 1967. Les recherches se poursuivent sur le nombre de pales et les matériaux utilisés et sur le revêtement acoustique incorporé dans le carénage du Fenestron.

D'autres axes de recherches existent aussi chez des constructeurs comme Bell par exemple.

On ne saurait clore ce chapitre sans évoquer les premières expérimentations en conditions réelles sur les véhicules électriques à décollage et atterrissage vertical ou eVTOL (Electric Vertical Takeoff and Landing aircraft) et tous les éléments permettant, à terme, leur exploitation. Ces engins volants offrent une multitude de perspectives autour d'usages pour le transport de personnes et de biens, dans un contexte de croissance continue des besoins de mobilités. Un des enjeux est d'évaluer l'impact acoustique et vibratoire des appareils car si les moteurs électriques sont silencieux et le nombre de rotors plus importants, les nuisances sonores générées dans l'environnement doivent être maîtrisées.

Des évaluations sont en cours dans une zone de test sur l'aérodrome de Pontoise. Il convient de relever que l'arrêté du 6 mai 1995 modifié en avril 2022 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères a commencé à anticiper les conditions d'acceptabilité territoriale de ces nouveaux moyens de transport.



Exemple de rotor



L'hélicoptériste Américain Bell étudie nouveau concept de rotor anti-couple qui consiste en un fenestron avec 4 rotors entraînés électriquement



Véhicules électriques à décollage et atterrissage vertical ou eVTOL

► Optimisation des trajectoires et de la conduite du vol

Le gain en bruit perçu est apporté par l'optimisation des machines, mais il l'est aussi par l'optimisation des trajectoires et la conduite du vol. La concrétisation des gains annoncés passe obligatoirement par un réexamen des contraintes opérationnelles et réglementaires. La réduction des nuisances n'est pas seulement un problème technique.

a) La conduite du vol

Chaque hélicoptère certifié doit disposer à son bord du manuel de vol de l'appareil. Ce manuel de vol inclut généralement des consignes de mesures de réduction de bruit générales ou particulières à la machine. Selon les conditions d'exploitation des machines, ces dispositions sont reprises et complétées dans le MANEX (manuel d'exploitation) du titulaire du certificat de transporteur aérien lorsqu'il s'agit d'une entreprise certifiée.

Ces procédures de réduction de bruit (noise abatement) ne sont malheureusement pas ou très peu connues des exploitants. Airbus Hélicoptères, à l'opposé, est très au fait de ces problématiques et des initiatives qui peuvent exister y compris à l'international. Ainsi, aux Etats Unis, « Fly Neighborly » est un programme volontaire de réduction du bruit qui vise à créer de meilleures relations entre les communautés territoriales et les exploitants d'hélicoptères en établissant des techniques d'atténuation du bruit et en améliorant la communication. L'objectif de « Fly Neighborly » est de fournir aux exploitants d'hélicoptères, des procédures de réduction du bruit et des outils qui peuvent être utilisés pour améliorer les opérations. Il en ressort des consignes génériques, simples, lisibles et de nature à limiter les nuisances. Ces recommandations issues d'une collaboration entre la Federal Aviation Administration (FAA) et Helicopter Association International (HAI) dont Airbus Helicopters fait partie, pourraient utilement être reprises sur le plan national par l'administration avec les industriels et les exploitants.

Fly Neighborly

Helicopter Noise Abatement Recommendations

Level Flight:

- ✈ Accelerations are quieter than decelerations
- ✈ Straight flight is quieter than turning flight

Turning Flight:

- ✈ Turning away from the advancing blade (especially when decelerating) is quieter than turning into the advancing blade
- ✈ Level turns are quieter than descending turns

Descending Flight:

- ✈ Straight-in flight is quieter than turning flight

Decelerations:

- ✈ Level flight decelerations are quieter than descending or turning flight decelerations

Maneuvering:

- ✈ Smooth and gentle control inputs are quieter than rapid control inputs

These recommendations are flight tested and scientifically vetted by the U.S. Department of Transportation and NASA to support Fly Neighborly Goals.

Take the Fly Neighborly training at: <https://go.usa.gov/xQPCW>

Fly Neighborly procedures/recommendations should be executed in the safest manner possible and followed only to the extent that safety is not compromised.



PROPOSITION N°1

Promouvoir, avec l'aide des constructeurs et de la fédération nationale des exploitants d'hélicoptères, une action de sensibilisation des exploitants aux techniques de pilotage de moindre bruit (direction générale de l'aviation civile).

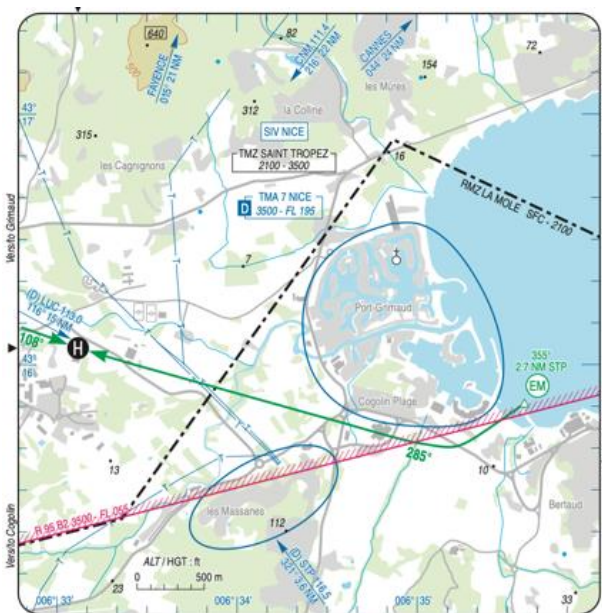
b) Les trajectoires, les zones de travail

La question des trajectoires est primordiale. S'il est assez intuitif de considérer qu'il est nécessaire d'éviter le survol de zones habitées et de prévoir les trajectoires idoines, il est moins aisé de savoir quelle distance latérale est nécessaire par rapport aux dits survols pour assurer la tranquillité des riverains. Les axes de progrès peuvent être présentés de la façon suivante : éviter les zones sensibles, voler plus haut et modifier les profils de vols. Ces axes font l'objet de programmes de recherche de la part des industriels mais n'ont apparemment pas complètement diffusé vers les exploitants et leurs pilotes.

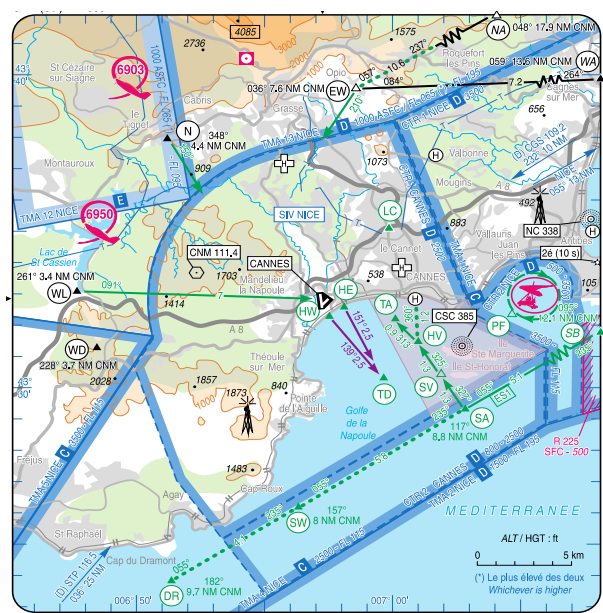
Projet MOTUS

Des études sont en cours autour de l'héliport d'Issy les Moulineaux, dans le cadre d'un programme de recherche financé par la DGAC, inclus dans le programme de soutien à la filière aéronautique. Airbus Helicopters et l'ONERA travaillent depuis fin 2020 sur le projet MOTUS (« Minimisation de l'impact acoustique Opérationnel des VTOLS en conditions Urbaines »), qui concerne l'acoustique des VTOLS dont les hélicoptères. Ce projet vise à comprendre les mécanismes d'acceptabilité sociale et sociétale, améliorer les outils de prédiction de bruit, et progresser sur les technologies de réduction du bruit. Les premiers résultats de ce projet sont attendus pour 2023.

En milieu urbain, les phases critiques de vol sont celles de décollage, d'approche et d'atterrissage. Depuis 2011, dans le but de protéger les populations des grandes agglomérations, le trafic des hélicoptères y est réglementé. Le décret du 20 octobre 2010 interdit les vols d'entraînement et les vols touristiques au-dessus des agglomérations à forte densité de population. Ainsi, les manœuvres répétitives liées à la formation et les vols qui ne comportent pas une escale d'au moins une heure sont interdits dans ces zones.



Trajectoires autour de l'hélistation de Grimaud



Trajectoires autour de l'aéroport de Cannes - Mandelieu

La protection des zones côtières peut apparaître plus simple à assurer car le survol maritime est un bon moyen de limiter les nuisances à terre. Des itinéraires optimisés sont parfois prévus sur les cartes aéronautiques. Ainsi pour l'approche de Cannes, la trajectoire sud-ouest prévoit un cheminement selon les points DR, SW, SA, SV, TA et HE (voir schéma de droite ci-dessus). Ce cheminement permet de limiter les nuisances sur la côte entre le cap Roux et la Pointe de l'Aiguille, à la condition bien évidemment qu'une trajectoire directe à partir de SW ne soit pas accordée par le contrôle. Cet exemple montre l'importance à accorder à la sensibilisation et à la formation des ingénieurs du contrôle aérien afin d'éviter que des trajectoires directes soient accordées sans raison impérieuse de sécurité.

Ces trajectoires optimisées sont normalement, mais pas toujours, prévues et reportées sur les cartes aéronautiques autour des aéroports ou des hélistations. C'est le cas sur l'hélistation de Grimaud sur laquelle en outre des zones dont le survol est à éviter (ronds bleus) sont prévues. Ce n'est cependant pas le cas dans toutes les zones de fort trafic hélicoptères où se trouvent seulement des hélisurfaces comme sur la presqu'île de Saint-Tropez.

Au cas par cas, il convient d'interroger la portée des arrêtés ministériels ou préfectoraux qui donnent un fondement juridique à ces cartes afin d'éviter les ambiguïtés entre la notion de « zone à éviter » et celle de « zone dont le survol est interdit ». La concertation locale est nécessaire sur ce point afin que les différentes parties prenantes puissent converger sur la compréhension de la règle locale.

PROPOSITION N°2

En approche et au départ des zones densément peuplées et des zones sensibles, définir les protections environnementales associées à chaque procédure opérationnelle optimisée (préfets avec services locaux de navigation aérienne).

Le bruit des hélicoptères revêt une particularité lors des entrainements spécifiques au pilotage de ces machines. Il s'agit des autorotations et des translations au sol. L'autorotation est l'état de vol dans lequel le système du rotor principal est mis en rotation par l'action du vent relatif. C'est le moyen par lequel un hélicoptère peut se poser en toute sécurité en cas de panne moteur. Dans ce cas, l'altitude de l'hélicoptère est utilisée comme énergie potentielle et convertie en énergie cinétique pendant la descente. Cet exercice de sécurité doit être réalisé de façon répétitive lors de la formation initiale et pour le maintien de compétences. Il conduit à des montées et des descentes répétitives de nature à générer des nuisances particulières.

Les exercices peuvent être difficilement supportables s'ils sont effectués toujours dans la même zone. Certains responsables consultés comme la Fédération Française d'Hélicoptère (FFH) ou la Service Aérien Français (SAF) à Albertville indiquent déjà diversifier les zones d'entrainement autour de leurs bases principales, en utilisant des terrains isolés et non aménagés. Cela représente un coût puisqu'il faut indemniser les propriétaires pour l'utilisation de terrains extérieurs et supporter des charges liées aux heures de vol de mise en place mais peut aussi améliorer l'acceptabilité des hélicoptères.

D. EXPLOITATION DES HELICOPTERES

Les hélicoptères se posent sur des surfaces très variées : des aérodromes, des hélistations ou des hélisurfaces. La plupart des aérodromes accueillent du trafic hélicoptères. Des aérodromes équipés pour les recevoir exclusivement sont dénommés hélistations. Des emplacements situés en dehors des aérodromes et qui sont alors dénommés hélisurfaces peuvent aussi être utilisés. Les hélistations et les hélisurfaces peuvent être situées à terre ou en mer.

Une hélistation est un aérodrome au sens de la réglementation. Elle peut être ouverte à la circulation aérienne publique ou à usage restreint, sur décision du ministre chargé de l'aviation civile. La création d'hélistations spécialement destinées au transport public à la demande peut être autorisée par arrêté du préfet du département concerné ou par arrêté du préfet maritime de la région maritime concernée. Toute personne déposant une demande de création d'une hélistation doit joindre à son dossier une étude d'impact environnemental, conformément aux dispositions prévues par la directive 2011/92 UE. D'autres contraintes techniques qui ne seront pas évoquées dans ce rapport, s'imposent aux créateurs des hélistations. Ce processus de création est long. Sur les territoires où les activités héliportées sont importantes, il doit être largement anticipé pour prévenir les risques de tensions.

Les hélistations sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel. Il n'y a pratiquement aucune contrainte hormis celle d'avoir l'autorisation du propriétaire pour se poser et de faire une déclaration préalable au vol aux services de police. Le caractère occasionnel induit deux limitations réglementaires : le nombre de mouvements annuels doit être inférieur à 200 et le nombre de mouvements journaliers inférieur à 20. L'absence d'étude d'impact pour la création d'une ou plusieurs hélistations n'est acceptable que si les hélistations ne sont utilisées réellement que de manière occasionnelle.

Le coût de l'heure de vol d'un hélicoptère varie selon le type de machine, le mode d'exploitation, les conditions d'utilisation, etc. Ce coût est généralement beaucoup plus élevé que celui d'un avion de classe équivalente. Ainsi, pour une machine légère destinée à la formation initiale, l'hélicoptère se facturera autour de 500 à 700 € de l'heure quand l'avion sera facturé entre 150 et 200 €. Un hélicoptère utilisé pour du travail ou du transport aérien pourra être vendu entre 1 800 € et 5 000 € l'heure, voire plus. L'unité utilisée est d'ailleurs le plus souvent la minute et non pas l'heure de vol. Dans ces conditions, le secteur est extrêmement concurrentiel. Par ailleurs, il est nécessaire que les pilotes volent très régulièrement afin de conserver un niveau élevé de compétences pour évoluer dans un environnement souvent complexe. Ceci n'est pas sans incidence sur les activités. Très fréquemment les mêmes opérateurs, avec les mêmes machines, font à la fois des missions de sécurité, des travaux pour le compte de grands maîtres d'ouvrage publics et des missions de transport de passagers, voire des vols de découverte purement touristiques. Ils indiquent, sans être contredits, que cette organisation dans laquelle le tourisme soutient l'activité de secours et de travail est nécessaire, sur certains territoires, pour garantir des missions de service public (sécurité ou travaux) dans des conditions économiquement viables.

Ces éléments devraient conduire les pouvoirs publics (Etat et collectivités territoriales) et les professionnels à planifier les installations au sol nécessaires.

PROPOSITION N°3

Anticiper les besoins d'hélistations exploitées de manière professionnelle pour éviter que la multiplication des hélistations perturbe gravement les écosystèmes territoriaux (préfets et direction générale de l'aviation civile).

II. COMPRENDRE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR POUR LA FAIRE RESPECTER

Le trafic des hélicoptères est encadré sur le plan environnemental en vue de protéger les riverains des zones de décollage et d'atterrissage mais également les populations qui se situent sous les parcours effectués, notamment en zones touristiques.

A. LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT PEUT ÊTRE ASSURÉE PAR LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉGLEMENTATION APPLICABLE AUX HELISTATIONS ET HELISURFACES

Les dispositions de l'article R. 571-31-4 du code de l'environnement, qui encadrent la création d'aérodromes, s'appliquent aux aérodromes spécifiques que sont les hélistations dont le régime de création et d'exploitation est également régi par des dispositions spécifiques à cette dernière catégorie d'aérodromes. L'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères prévoit que « *La création, la mise en service, l'utilisation et le contrôle des hélistations sont soumis aux conditions fixées pour les aérodromes par le code de l'aviation civile, sous réserve des dispositions du chapitre II ci-après, prévues par l'article D. 211-1 du code de l'aviation civile, en ce qui concerne les hélistations spécialement destinées au transport public à la demande* » (article 6). Par dérogation aux dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'aviation civile, l'article 7 de cet arrêté prévoit que « *La création d'hélistations spécialement destinées au transport public à la demande peut être autorisée par arrêté du préfet ou par arrêté du préfet maritime de la région maritime concernée* ».

Une note précisant l'impact sur l'environnement en matière de nuisances sonores (contenant l'état des niveaux sonores avant la mise en place de l'hélistation, un état prévisionnel à terme des mouvements journaliers d'hélicoptères, l'hélicoptère de référence pourvu d'un certificat de limitation de nuisances et les niveaux sonores prévisibles autour de l'hélistation, au cours des manœuvres liées à l'atterrissage et au décollage) doit être jointe au dossier à présenter au préfet territorialement compétent pour obtenir l'autorisation de créer une hélistation. La création d'une hélistation peut être refusée si son utilisation est susceptible d'engendrer des nuisances phoniques de nature à porter une atteinte grave à la tranquillité du voisinage (article 9). Et, pour des raisons similaires, l'arrêté autorisant la création de l'hélistation peut être modifié, suspendu ou retiré si 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.

Ainsi, les nuisances sonores générées par l'activité sur une hélistation sont prises en compte par la réglementation en vigueur. Par contre, ces nuisances sont moins facilement appréhendées lorsque les mouvements d'hélicoptères sont opérés sur les hélisurfaces à terre (susceptibles de générer davantage de nuisances que les hélisurfaces en mer), qui peuvent être créées sans autorisation administrative préalable (article 14 de l'arrêté précité du 6 mai 1995)³.

Cette situation n'est pour autant pas soumise à une absence d'encadrement, puisqu'une hélisurface ne peut être utilisée qu'à titre occasionnel, c'est-à-dire qu'une hélisurface doit accueillir moins de 200 mouvements annuels et moins de 20 mouvements journaliers (article 11 de l'arrêté précité du 6 mai 1995). Et l'arrêté du 6 mai 1995 précise, en son article 14, que le calcul de ces nombres inclut tout mouvement d'hélicoptère effectué jusqu'à 150 mètres d'une hélisurface. Cette règle de comptage permet d'éviter le foisonnement d'hélisurfaces proches les unes des autres, artifice qui a pu être utilisé pour contourner les limitations du nombre de mouvements déterminant le caractère occasionnel d'une hélisurface.

³ Le régime de déclaration a été retenu par le pouvoir réglementaire dès lors que le passage à un régime d'autorisation, outre la charge administrative induite, aurait alourdi de façon disproportionnée la charge pesant sur les professionnels, en particulier dans le domaine du travail aérien : pour déposer par hélicoptère des pièces dans un chantier de construction, parfois dans l'urgence, il aurait fallu que l'exploitant demande et obtienne une autorisation pour chaque opération mobilisant, ne serait-ce que pour quelques heures, une nouvelle hélisurface.

L'article 14 de l'arrêté du 6 mai 1995 prévoit que « l'autorité préfectorale peut, à tout moment, demander aux opérateurs la liste des mouvements réalisés par un ou plusieurs hélicoptères sur une hélisurface » et l'article 15-1 du même arrêté prévoit que « le directeur zonal de la police aux frontières (...) est informé de tout vol sur une hélisurface à terre ». Ces deux dispositions croisées permettent de vérifier le respect, a minima, du caractère occasionnel de l'activité effectuée sur l'hélisurface et, a maxima, des restrictions qui encadrent, le cas échéant, cette activité. La difficulté réside dans le contrôle de la véracité des informations ainsi transmises, puisqu'aucun personnel permanent n'est présent sur ces aires. Toutefois, les services compétents (gendarmerie / aviation civile) ne sont pas sans ressources et peuvent déterminer le nombre de mouvements opérés sur une hélisurface via les échanges radio qui précèdent nécessairement tout mouvement de ces hélisurfaces.

Pour faire respecter ces restrictions d'exploitation, le préfet dispose de pouvoirs lui permettant de préserver la tranquillité publique, la sécurité publique et la protection de l'environnement (articles R. 132-1-3 à R. 132-1-9 du code de l'aviation civile, issus du décret n° 2022-746 du 27 avril 2022 modifiant les dispositions relatives à l'atterrissage et au décollage des aéronefs hors des aérodromes et créant un régime de sanction). En effet, le préfet peut soumettre à déclaration préalable l'utilisation d'hélisurfaces sur le territoire d'une commune, lorsque cette utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement et il peut également réglementer son utilisation (article R. 132-1-6 du code de l'aviation civile). L'autorité préfectorale peut ainsi limiter le nombre ou la nature des mouvements d'hélicoptères opérés sur les hélisurfaces, fixer les plages horaires d'utilisation ou les manœuvres d'approche, de décollage et d'atterrissage obligatoires. Une hélisurface peut également être interdite par le préfet lorsque son utilisation est susceptible de porter atteinte, entre autres, à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement (article R. 132-1-4 du code de l'aviation civile). Enfin, le décret du 27 avril 2022 a donné compétence au préfet pour prononcer une amende, dont le montant ne peut excéder 750 € pour une personne physique et 3 750 € pour une personne morale, lorsque des manquements aux règles qui viennent d'être mentionnées sont constatés (articles R. 160-16 à R. 160-18 du code de l'aviation civile).

B. LES ZONES URBAINES DENSEMENT PEUPLEES SONT PROTEGEES DE MANIERE PARTICULIERE

L'article L. 571-7 du code de l'environnement dispose que :

« En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, il est interdit d'effectuer des vols d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au-dessus des mêmes zones, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. Un décret en Conseil d'Etat détermine les limitations que peut fixer le ministre chargé de l'aviation civile au trafic d'hélicoptère au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ou au-dessus de ces zones, en termes notamment de nombre de mouvements, de plages horaires, de répartition des survols dans le temps, de niveau sonore, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage.

A l'occasion des survols des agglomérations qui ne sont pas situées dans des zones à forte densité de population, les hélicoptères doivent se maintenir à une hauteur minimum au-dessus du sol.

Les deux premiers alinéas ne sont pas applicables aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes ou des biens, aux aéronefs effectuant une mission d'Etat ou aux aéronefs militaires.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application de cet article. »

Les dispositions réglementaires des articles R. 571-31-1 à R. 571-31-6 du code de l'environnement complètent ces dispositions législatives.

Ces dispositions réglementaires définissent notamment les zones à forte densité de population comme étant « les agglomérations de largeur moyenne de plus de 3 600 mètres figurant sur la carte aéronautique au 1/500 000 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, publiée par l'Institut national de l'information géographique et forestière, ainsi que l'ensemble des points du territoire situés à moins d'un demi-mille nautique (926 mètres) de ces agglomérations, cette dernière extension étant réduite à 463 mètres côté mer pour les agglomérations littorales » (article R. 571-31-2 du code de l'environnement). Elles précisent également les pouvoirs dont dispose le ministre chargé de l'aviation civile pour réglementer l'activité des hélicoptères sur les aérodromes (article R. 571-31-4 du code de l'environnement), y compris en dehors des zones urbaines densément peuplées.

C. LES RIVERAINS SITUÉS EN ZONE DE MONTAGNE SONT ÉGALEMENT PROTÉGÉS DE MANIÈRE PARTICULIÈRE

La dépose de passagers à des fins de loisir par hélicoptère en montagne est interdite depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, le 10 janvier 1985.

La loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite « loi 3DS », dans son article 63, qui a modifié l'article L. 363-1 du code de l'environnement, renforce cette interdiction « *I. Dans les zones de montagne, l'atterrissage d'aéronefs motorisés à des fins de loisirs sans débarquement ni embarquement de passagers est interdit, sauf sur un aérodrome au sens de l'article L. 6300-1 du code des transports, ainsi que sur les emplacements autorisés par l'autorité administrative. / L'interdiction prévue au premier alinéa du présent I n'est pas applicable aux aéronefs sans personne à bord. / II. Dans les zones de montagne, le débarquement et l'embarquement de passagers par aéronef motorisé à des fins de loisirs sont interdits, sauf sur un aérodrome au sens de l'article L. 6300-1 du code des transports.* ». Cette disposition renforce ce que prévoyait déjà l'article L. 363-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction issue de la loi n°85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne et concerne tout particulièrement La Réunion et les Alpes pour ce qui concerne l'activité hélicoptère.

Les zones de « montagne » sont listées dans dix arrêtés intervenus entre février 1974 et septembre 1985⁴.

Le rappel de la réglementation existante effectué, il importe d'examiner, à travers l'exemple de deux situations topiques, sur lesquelles l'attention de l'ACNUSA est régulièrement attirée, si l'encadrement législatif et réglementaire du trafic des hélicoptères hors des aérodromes et hélistations (qui sont aussi au sens de la réglementation des aérodromes) permet d'assurer l'exercice de cette activité dans des conditions acceptables pour les riverains.

⁴ • Arrêté du 20 février 1974 délimitation des zones de montagne
• Arrêté du 18 mars 1975 délimitation de zones de montagne dans les trois départements d'outre-mer de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion
• Arrêté du 28 avril 1976 classement de communes et parties de communes en zone de montagne
• Arrêté du 18 janvier 1977 classement de communes et parties de communes en zones de montagne
• Arrêté du 13 novembre 1978 classement de la commune de Loucrup (Hautes-Pyrénées) en zone de montagne. Complète l'arrêté du 28 avril 1976
• Arrêté du 29 janvier 1982 classement de commune ou parties de communes en zones défavorisées
• Arrêté du 20 septembre 1983 classement de communes et parties de communes en zones défavorisées au titre de l'art. 2 du décret 77566 du 03-06-1977
• Arrêté du 14 décembre 1984 portant classement des communes et parties de communes en zones défavorisées
• Arrêté du 25 juillet 1985 portant classement de communes et parties de communes en zones défavorisées
• Arrêté du 6 septembre 1985 délimitant la zone de montagne en France métropolitaine

III. LE GOLFE DE SAINT-TROPEZ

A. LE CONTEXTE DE LA PRESQU'ILE DE SAINT-TROPEZ

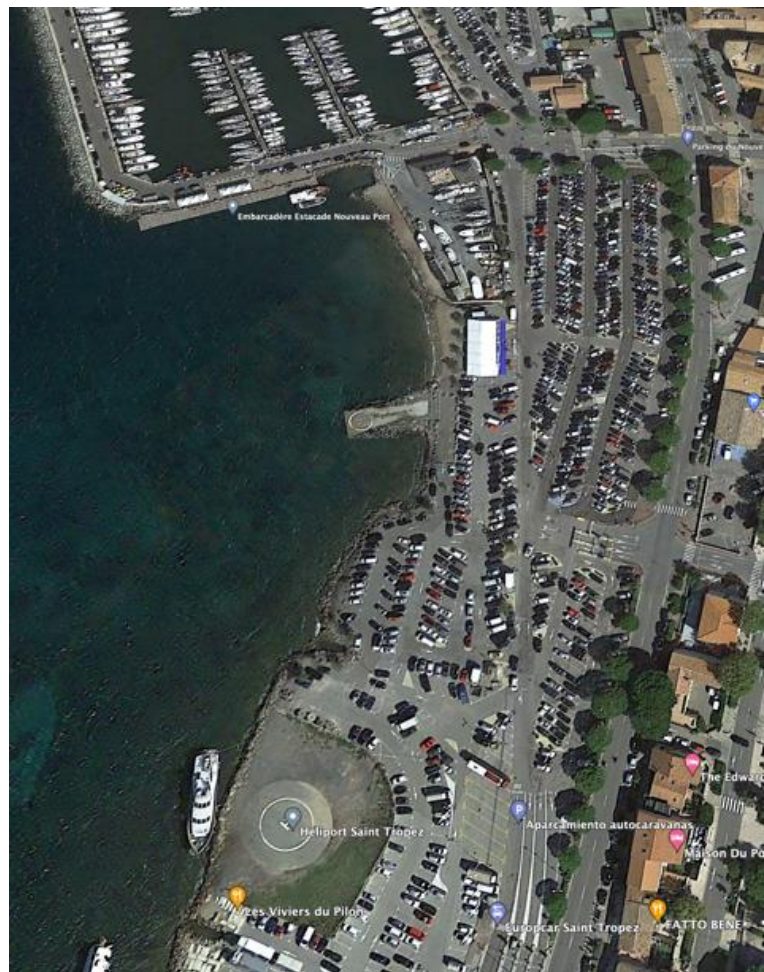
La presqu'île ne correspond pas à une zone de forte densité de population au sens de la réglementation aéronautique, quand bien même sa population augmente de façon très significative en saison estivale. Les hélicoptères y sont essentiellement utilisés pour une activité commerciale de transport de passagers depuis Menton, Monaco, Nice, et Cannes. La demande en saison estivale est forte car le réseau routier est saturé et certains clients veulent pouvoir se rendre rapidement vers les lieux de villégiature en échappant aux contraintes territoriales de la circulation automobile. Les hélistations ne sont pas en nombre suffisant pour satisfaire la demande, de sorte que le trafic hélicoptères est très majoritairement accueilli par des hélisturfaces, dont l'activité suscite de nombreuses plaintes.

► Les aéroports et hélistations

L'aéroport de Saint-Tropez - La Mole, reçoit principalement du trafic d'aviation d'affaire et des hélicoptères, qui permettent la liaison entre cet aéroport et les lieux de résidence de la presqu'île.

L'hélistation de Saint-Tropez (Le Pilon) qui recevait environ 8 000 mouvements par an a été fermée en 1998 ce qui a eu un effet majeur sur le développement mal maîtrisé des hélisturfaces dans la presqu'île.

L'hélistation de Grimaud ouverte à la circulation aérienne publique (CAP) a été soumise dès 2009 à des restrictions d'utilisation pour des raisons environnementales, instaurées par arrêté ministériel (R.221-3). Des plages de silence (couvre-feu) et une limitation du nombre journalier de mouvements sont ainsi prévues entre le 1er juillet et le 15 septembre. Ceci a été rendu nécessaire en particulier par les mesures de restriction sur les hélisturfaces de la presqu'île qui ont entraîné un report de trafic important sur cette hélistation. Il convient cependant de relever que les poursuites engagées sur les bases des constats de manquement ne sont pas transmises à l'Autorité de contrôle et ne peuvent donc pas donner lieu aux sanctions prévues par le législateur. Ce point apparaît pouvoir être facilement corrigé.



Hélisturface, ex hélistation de Saint-Tropez Le Pilon

► Les hélisurfaces

Après la saison estivale 1999, en l'absence de toute autre hélistation sur la commune de Saint-Tropez et sur les communes voisines, les exploitants d'hélicoptères, ont poursuivi leur activité à partir de plusieurs hélisurfaces situées sur les communes de Ramatuelle et de Saint-Tropez. Il a ainsi été dénombré, en 2005, jusqu'à une cinquantaine d'hélisurfaces ce qui n'a pas manqué de générer des nuisances sonores et de multiples plaintes de riverains et d'associations qui ont été relayées par les élus. Dès 2001, l'autorité préfectorale décida de réglementer l'utilisation des hélisurfaces.

Ceci a conduit l'autorité préfectorale, en coordination avec les parties prenantes, à mettre en œuvre à partir de 2009, un dispositif coordonné plus restrictif.

Sur la base de l'article 18 de l'arrêté interministériel du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères, le préfet a réglementé chaque année l'utilisation des hélisurfaces sur cinq communes de la presqu'île avec :

- Une limitation du nombre d'hélisurfaces utilisées à des fins de desserte en transport public de la presqu'île, dénommées « hélisurfaces responsables », dont l'usage est réservé exclusivement aux exploitants d'hélicoptères titulaires d'un certificat de transporteur aérien (CTA).
- Un « couvre-feu » : l'utilisation de toute hélisurface est interdite de jour pendant une pause méridienne et totalement interdite la nuit ;
- Une limitation du nombre journalier de mouvements de chaque hélisurface, inférieure au plafond de 20 prévu par la réglementation ;
- Une concertation durant la saison estivale, avec un observatoire présidé par le sous-préfet de Draguignan et associant élus, associations, opérateurs et services de l'Etat.
- Le contrôle sur site de la gendarmerie des transports aériens en juillet et août.

Les partenaires de l'Etat avaient conscience que ce dispositif ne pouvait remplacer une solution plus durable. Il avait cependant le mérite de permettre un meilleur contrôle et de limiter et de réglementer les hélisurfaces. Il a ainsi permis de réduire à une dizaine le nombre d'hélisurfaces sur la presqu'île. Parallèlement des recherches de solutions pérennes ont été menées mais n'ont pas réussi à se concrétiser par des hélistations à terre ou en mer.

Tableau annexé à l'arrêté du 19 juillet 2019

Liste des hélisurfaces responsables & conditions et restrictions d'utilisation des hélisurfaces responsables, du 22 juillet au 31 août			
Liste des hélisurfaces responsables		Nombre de mouvements quotidiens maximum	Dans la limite d'un nombre de mouvements annuels total inférieur à
Saint Tropez	Le Pilon jusqu'au 6 août Quai Ouest à partir du 7 août	6	200
	Fontaine du Pin	6	200
Ramatuelle	Domaine de Pampelonne	8	200
	Saint André	8	200
	Pascati	10	200
	La Petite Réserve	8	200
	Karting Nord	6	200
Gassin	Bertaud	16	200
	Bége	8	200
Cogolin	La Mort du Luc	18	200
	Les Bergers	16	200

Horaires d'utilisation des hélisurfaces responsables		
Hélisurfaces responsables		22 juillet au 9 août & 18 août au 31 août
Saint Tropez	Le Pilon jusqu'au 6 août Quai Ouest à partir du 7 août	10h00 – 13h00 et 16h00 – 20h00
	Fontaine du Pin	10h00 – 13h00 et 16h00 – 20h00
Ramatuelle	Domaine de Pampelonne	10h00 – 13h00 et 16h00 – 20h00
	Saint André	10h00 – 13h00 et 16h00 – 20h00
	Pascati	10h00 – 13h00 et 16h00 – 20h00
	La Petite Réserve	10h00 – 13h00 et 16h00 – 20h00
	Karting Nord	10h00 – 13h00 et 16h00 – 20h00
Gassin	Bertaud	10h00 – 13h00 et 16h00 – 20h00
	Bége	10h00 – 13h00 et 16h00 – 20h00
Cogolin	La Mort du Luc	09h00 – 16h30
	Les Bergers	09h00 – 20h00
Horaires d'utilisation des hélisurfaces responsables		
Hélisurfaces responsables		10 août au 17 août
Saint Tropez	Quai Ouest	10h00 – 20h00
	Fontaine du Pin	10h00 – 20h00
Ramatuelle	Domaine de Pampelonne	10h00 – 20h00
	Saint André	10h00 – 20h00
	Pascati	10h00 – 20h00
	La Petite Réserve	10h00 – 20h00
	Karting Nord	10h00 – 20h00
Gassin	Bertaud	10h00 – 20h00
	Bége	10h00 – 20h00
Cogolin	La Mort du Luc	09h00 – 20h00
	Les Bergers	09h00 – 20h00
Consignes particulières		
Les hélisurfaces « La Mort du Luc », « Les Bergers », « Bertaud » et « Bége » sont situées dans une zone à utilisation obligatoire de la radio « RMZ » associée à l'aérodrome de la Mole. En conséquence, les exigences en matière de communication radio prévues par les règles de l'air européennes standardisées (SERA) s'appliquent.		

La solution provisoire qui avait été mise en place était sans doute la moins mauvaise mais ce dispositif avait été bâti en faisant l'impasse sur les dispositions réglementaires de l'arrêté de 1995 qui limitent à 199 le nombre annuel de mouvements pouvant être réalisés sur une hélicsurface. Ainsi, entre 2009 et 2021, le nombre de mouvements maximal était systématiquement dépassé sur toutes les hélicsurfaces dites responsables.

Au cours de l'été 2017, une association a déposé un recours auprès du tribunal administratif de Toulon dénonçant le non-respect du quota annuel de mouvements et demandant l'annulation des arrêtés préfectoraux réglementant l'utilisation des hélicsurfaces. Considérant que les dépassements de mouvements constatés résultaient d'un défaut d'affichage de la limitation annuelle de mouvements, le juge a décidé d'annuler lesdits arrêtés et a enjoint au préfet de prendre de nouveaux arrêtés pour la ou les saisons à venir, fixant un plafond annuel de 200 mouvements au plus pour chaque hélicsurface. À la suite de ce jugement, le dispositif a été réorganisé en créant de nouvelles hélicsurfaces responsables à proximité immédiate des hélicsurfaces responsables « historiques » une fois le quota des 200 mouvements dépassé sur ces dernières. Ces déplacements de quelques centaines, voire dizaines de mètres ne pouvaient qu'être contestés par les associations de riverains et n'offraient pour autant aucune garantie du respect des plafonds d'utilisation des hélicsurfaces.

Ce dispositif fragile ne garantissait en rien le caractère occasionnel de l'utilisation des hélicsurfaces et le préfet n'était pas correctement armé pour agir.

Suite à une requête de la commune de Ramatuelle, à laquelle s'est associée France Nature Environnement, le Tribunal administratif de Toulon a pris la décision de suspendre les arrêtés du préfet du Var de juin et de juillet 2021.

Cette décision a conduit le Gouvernement à compléter utilement la réglementation par le décret en Conseil d'État n° 2022-746 du 27 avril 2022, modifiant le code des transports et les dispositions relatives à l'atterrissage et au décollage des aéronefs hors des aérodromes et créant un régime de sanction, et l'arrêté ministériel du 24 avril 2022 modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 pour donner compétence au(x) préfet(x) pour réglementer l'usage des hélicsurfaces.

► Les acteurs

Les autorités de l'Etat, ministre et préfet, appuyées par les services nationaux et locaux de l'aviation civile, et les collectivités territoriales ont des responsabilités différentes mais elles doivent apprendre à mieux travailler ensemble pour dégager des solutions acceptables par tous. Les difficultés rencontrées depuis plusieurs années pour définir et mettre en œuvre une solution pérenne pour la desserte par hélicoptères de la presqu'île de Saint-Tropez proviennent principalement d'un manque de consensus entre les différents pouvoirs publics et les autres parties prenantes. Face à cette situation persistante, la communauté de communes du Golfe de

Tribunal administratif de Toulon, 13 août 2021, juge des référés :

Il résulte de l'instruction que les nuisances sonores engendrées pour les rotations d'hélicoptères au-dessus du territoire des communes, et notamment de la commune de Ramatuelle, ont atteint pour la population des communes un niveau intolérable, reconnu par l'autorité préfectorale elle-même, en conséquence d'un niveau du trafic hélicporté nettement plus élevé que celui réglementairement autorisé par les dispositions du code de l'aviation civile et notamment l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères. Ces nuisances sonores et environnementales sont particulièrement intenses pendant la saison estivale. A l'inverse, les intérêts des utilisateurs des hélicoptères ne constituent pas un intérêt public tel qu'il puisse faire échec aux circonstances défavorables décrites plus haut, notamment au regard de l'existence d'alternatives à l'accès hélicporté. Dès lors, la décision administrative contestée doit être regardée en l'espèce comme portant un préjudice suffisamment grave et immédiat aux intérêts de la commune de Ramatuelle et notamment de sa population.

Saint-Tropez (CCGST), sous l'impulsion de son président (maire de Sainte-Maxime) et du vice-président (maire de Rayol-Canadel-sur-Mer), a décidé de s'investir pleinement dans ce dossier. La CCGST dispose des compétences en matière de mobilité et de nuisances sonores. Elle est donc l'acteur territorial capable de travailler avec le(s) représentant(s) de l'Etat et les professionnels à la recherche de solutions durables.

Les principales sociétés d'hélicoptères qui desservent la presqu'île sont : Azur Hélicoptère, Héli sécurité, Monacair et Héli Air Monaco. Aucune des sociétés françaises contactées n'a souhaité répondre à l'invitation des rédacteurs du rapport. Cette posture des exploitants peut se comprendre dans le contexte politique et médiatique dans lequel s'est déroulée la mission. Les sociétés d'exploitation des hélicoptères et les sociétés exploitant les aéroports du secteur devront être associées à la recherche de solutions. Elles sont en effet des acteurs majeurs et responsables.

Assez curieusement, il est difficile de connaître la réalité du trafic hélicoptères de la presqu'île durant la saison estivale. Il est vrai qu'en dehors des aérodromes et donc des hélistations, aucun dispositif réglementaire de comptage n'est prévu. Il sera pourtant nécessaire pour dimensionner le système d'accueil, d'en connaître le besoin.

Pour connaître et suivre la réalité du trafic, plusieurs moyens peuvent être utilisés.

► La gestion de l'espace aérien

Trois volumes se superposent au niveau de Saint-Tropez – La Mole :

Une RMZ (contact radio obligatoire) dont l'organisme AFIS (Aerodrome Flight Informations Services) de l'aérodrome de la Mole Saint-Tropez est gestionnaire, du sol à 2100 ft (640 m) d'altitude. Ceci permet à tous les aéronefs à destination de l'aérodrome ou les hélicoptères qui transitent dans la zone d'être sur une même fréquence radio, ce qui est un enjeu de sécurité.

Une TMZ (pénétration réservée uniquement aux aéronefs équipés de transpondeur), de 2100 ft d'altitude à 3500 ft (1070 m).

La TMA 7 de Nice, espace aérien contrôlé à partir de 3500 ft.



Superposition des volumes de l'espace aérien de Saint-Tropez – La Mole

Les hélicoptères qui transitent ou viennent atterrir dans la zone sont concernés, compte tenu de leur altitude par la RMZ. Pour autant ils sont, sauf rare exception, équipés de transpondeurs et quand bien même ils voleraient en dessous de la TMZ, la réglementation impose à tout aéronef équipé de transpondeur de le laisser en fonctionnement. Ce point a d'ailleurs été rappelé dans l'arrêté du préfet du Var. Par ailleurs, le trafic de la presqu'île a pour origines très majoritaires l'aéroport de Nice, Monaco et Cannes. Ceci impose pour le transit dans l'espace aérien géré par le contrôle aérien de Nice, l'utilisation d'un transpondeur et qui plus est d'un code particulier indiquant la destination de la presqu'île. Ainsi, sauf à basse hauteur, on peut considérer que le trafic aérien d'hélicoptères peut être détecté et enregistré par le système Radar en approche au-dessus de la presqu'île.

La direction de l'aviation civile peut donc se donner les moyens de compter en temps réel ou en temps différé les mouvements de la presqu'île. Ceci a été réalisé dès 2019 sur une période limitée. Ces données sont produites à partir des données Radar et du système Elvira. Mais leur analyse demande des moyens humains dont l'administration de l'aviation civile estime ne pas disposer ailleurs qu'à Toussus-le-Noble et Issy-les-Moulineaux. Des partenariats locaux doivent donc être mis en place avec les sociétés aéroportuaires et les collectivités territoriales concernées.

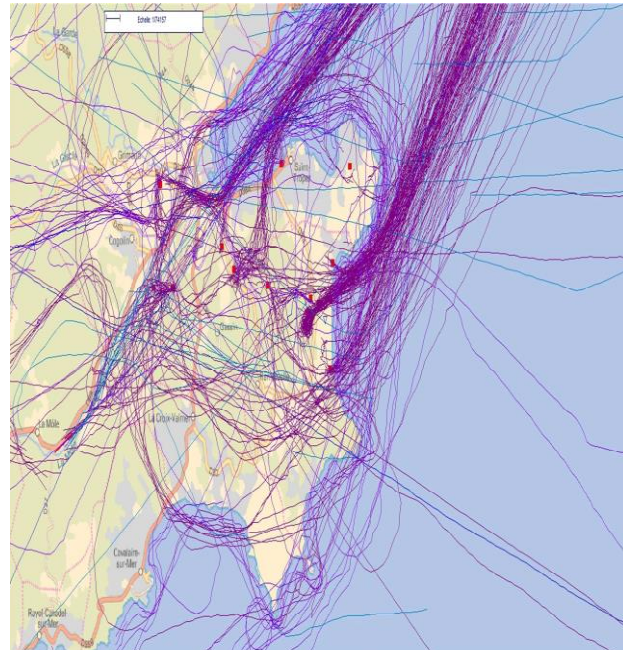
Dans le cas de la presqu'île de Saint Tropez, les données ont fait l'objet d'une analyse par Aéroports de Côte d'Azur (ACA) dans le cadre d'un contrat entre ACA et la DGAC. Cependant ce suivi n'est pas continu et représente simplement un échantillonnage. Les données ainsi élaborées ont été mises à la disposition du préfet et rendues publiques.

Par ailleurs et d'une façon similaire, la CCGST au travers d'une prestation contractée avec Aéroports de la Côte d'Azur qui a permis d'extraire puis de traiter toutes les traces radar au niveau de la presqu'île de Saint Tropez, la communauté de communes a pu établir une cartographie des mouvements d'hélicoptères sur l'année 2019, année de référence en matière de transport aérien, compte tenu de la crise sanitaire.

Il ressort de ce travail que le nombre de mouvements d'hélicoptères sur la presqu'île de Saint-Tropez est encore plus important que ce qui était imaginé et qu'il s'est situé autour de 23 000 mouvements en 2019. Il est important de préciser que la couverture Radar sur la presqu'île de Saint-Tropez n'est, compte tenu du relief, pas fiable en dessous d'environ 300 mètres ce qui ne permet pas de garantir un suivi jusqu'à basse hauteur autour d'une hélistation. Ceci signifie que le comptage réalisé, fondé sur les données Radar, permet uniquement de disposer d'une évaluation globale du nombre d'hélicoptères arrivant sur la presqu'île, car il peut être réalisé lors de la phase d'approche.

Ce moyen, s'il est pertinent comme on l'a vu pour disposer d'une estimation globale, n'est donc pas suffisamment fiable à basse altitude pour effectuer un suivi au niveau de chacune des hélisurfaces

Le protocole entre CCGST et ACA a été contesté par la DGAC et est actuellement suspendu. On notera que le protocole de transmission des données entre la DSNA et les seuls exploitants d'aéroport se limite aux aéroports et pour une exploitation à des fins environnementales dans le cadre des prescriptions fixées par l'ACNUSA pour les grands aéroports. Il faut également rappeler la compétence exclusive du préfet pour piloter le dispositif de contrôle des mouvements d'hélisurfaces au titre de l'arrêté de 1995 modifié et du nouveau décret. En revanche, selon l'avis de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA), les données dont dispose le préfet sont transmissibles aux tiers et a fortiori à la CCGST pour lui permettre d'exercer ses compétences en matière de nuisances.



*Chevelu du 17 août 2019.
Trafic en dessous de 1500 mètres d'altitudes :
atterrissages, décollages et transits.
Nombre de mouvements : 310.
Nombre de transits : inconnu.*

PROPOSITION N°4

Transmettre automatiquement à la Communauté de Communes du Golfe de Saint Tropez, en temps légèrement différé pour des raisons de sûreté, les données radar concernant les mouvements d'hélicoptères sur et au-dessus de son territoire (opérateur national de la navigation aérienne/ direction locale de l'aviation civile).

La réglementation nationale a donc significativement évolué en mai 2022. Le nouveau dispositif réglementaire prévoit : « En application du premier alinéa de l'article R. 132-1-6 du code de l'aviation civile, le préfet dresse par arrêté la liste des communes dans lesquelles il impose aux opérateurs et pilotes d'hélicoptères une déclaration préalable d'utilisation d'une hélisurface à terre en raison de considérations environnementales particulières susceptibles de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement. En application de cette disposition, le préfet par arrêté du 27 juin 2022 portant limitation des conditions d'utilisation de l'hélistation de Grimaud (Var), a décidé de réglementer les hélisurfaces situées sur les communes de Ramatuelle, Saint-Tropez, Gassin, Grimaud, Cogolin, La Mole, La Croix-Valmer et Sainte-Maxime.

Les principales dispositions sont :

- La déclaration préalable à l'utilisation d'une hélisurface ;
- L'information de vols vers la police de l'air et des frontières avec un relevé hebdomadaire des vols ;
- Des restrictions d'utilisation particulières en fonction de l'utilisation privée ou commerciale de l'hélistation ;
- La possibilité de l'interdiction d'une hélistation en cas de non-respect des dispositions de l'arrêté ;
- La mise en place des amendes administratives prévues par l'article R. 160-16. du code de l'aviation civile.
- Les services de l'Etat se sont donc donné les moyens juridiques de suivre et de comptabiliser les mouvements réalisés sur les hélisurfaces pour, le cas échéant, sanctionner et en interdire l'utilisation.
- La présence permanente sur site de la gendarmerie des transports aériens (GTA) en juillet et août permettra une surveillance effectuée par trois gendarmes en permanence. Cette présence physique permet au-delà des contrôles un dialogue important avec les parties prenantes. En outre, l'analyse croisée des données recueillies par le système d'information et des constats effectués sur place permettra au préfet de rendre le dispositif de contrôle efficient.

Il ne fait aucun doute, pour les auteurs du rapport, que la solution pérenne pour le trafic hélicoptères sur la presqu'île passe la création de plusieurs hélistations gérées et exploitées correctement. Ce point de vue semble partagé par l'ensemble des acteurs et des riverains. Il est tout aussi certain que ceci ne sera pas effectif immédiatement. La question qui se pose en 2022/2023 est celle de la gestion du trafic pour cette phase que chacun souhaite transitoire.

Plusieurs facteurs sont à considérer :

- La demande que les résultats de l'année de référence (2019) conduisent à évaluer à 23 000 mouvements concentrés dans la saison estivale ;
- La limitation à 200 mouvements annuels maximum par hélistation et le nombre maximal quotidien, en deçà de 20, imposée aux hélistations destinées au transport aérien publique et aux hélistations privées autorisées par le préfet ;
- La capacité d'accueil des deux hélistations existantes.

Plus de 85 déclarations d'hélisurfaces dans les communes où les déclarations ont été rendues obligatoires avaient déjà été reçues en préfecture au début de l'été 2022.

Les services de l'Etat ont à apprendre à gérer un nouveau système Des moyens techniques et humains sont nécessaires pour leur permettre d'assurer les missions de surveillance qui leur ont été confiées. La crédibilité de la nouvelle réglementation dépendra largement du respect par les professionnels de la nouvelle réglementation et de la réalité des contrôles. Il est indispensable, pour rétablir la confiance des populations et de ses élus, de mettre en place une surveillance efficiente pour la saison estivale 2022.

Le dispositif arrêté prévoit la transmission hebdomadaire des données à jour au dimanche soir et dès le lundi avant 18 heure par courriel adressé à la Police des Frontières (PAF) et une analyse systématique des données transmises :

- nom de l'hélicoptère (le même que celui donné lors de la déclaration préalable) ;
- date et l'heure d'utilisation de l'hélicoptère ;
- nombre de mouvements sur la période considérée ;
- nom de l'exploitant de l'hélicoptère
- type et l'immatriculation de l'hélicoptère ;
- nom et prénom du pilote commandant de bord.

Cette analyse est nécessaire pour vérifier le respect des dispositions de l'arrêté préfectoral et permettre au préfet de décider, le cas échéant, de sanctions et/ou de la fermeture d'une hélistation.

La présence de gendarmes du transport aérien sur la presqu'île est importante pour compléter l'analyse des données par une présence humaine capable de procéder à des constats et de dresser des procès-verbaux. Elle permet d'assurer le contact avec les élus, les professionnels et leurs clients, et l'ensemble de la population.

B. LA CREATION DE NOUVELLES HELISTATIONS APPARAÎT NECESSAIRE POUR REDUIRE LES NUISANCES

Contrairement aux hélicoptères qui sont des zones d'accueil à titre occasionnel, les hélistations offrent toutes les garanties pour une exploitation responsable. À titre d'exemples, sur la Côte d'Azur, l'hélistation de « quai du large » à Cannes et celle de Grimaud sont plutôt bien acceptées de la riveraineté modulo des contraintes d'utilisation qui sont concertées avec les riverains et les élus qu'il convient de faire respecter.

En ce qui concerne la presqu'île, l'idée n'est pas nouvelle mais n'a jamais réussi à se concrétiser depuis les années 2000.

L'« observatoire de Draguignan » avait été un incubateur d'idées comme la recherche d'emplacements en bord de mer (pour éviter les survols terrestres) ou en mer avec des barges. L'association Halte Hélico promeut ce type de solution qui a été testée en 2021 par un exploitant, malheureusement sans grand succès. La solution des barges en mer ne satisfait en effet pas totalement les clients du fait des ruptures de charges. Elle fait également face à de nombreuses contraintes techniques et réglementaires tant au regard des réglementations aéronautiques que maritimes. Il serait certainement souhaitable que les sociétés intéressées par cette solution, ou par des pontons flottants reliés à la terre par des passerelles, poursuivent les études avec les services de la communauté de communes et des services de l'Etat (aviation civile et affaires maritimes).

Le nombre d'hélistations qu'il serait nécessaire de créer est difficile à apprécier. Dans l'hypothèse où les pouvoirs publics plafonneraient le nombre de mouvements au niveau record atteint en 2019 (23 000), dans la mesure où les capacités d'exploitation de Grimaud sont plafonnées (à 5 000 mouvements environ) et où la capacité de La Mole est de l'ordre de 3 000 mouvements, il faudrait créer 4 ou 5 nouvelles hélistations de même capacité que Grimaud.

La communauté de communes a engagé une démarche de planification pour organiser un dispositif rationnel de desserte de la presqu'île par hélicoptères. Cette démarche doit être encouragée et soutenue pour un aménagement équilibré répondant d'une part à la demande de connectivité à proximité du village de Saint-Tropez, de la plage de Pampelonne, des lieux de résidence et de consommation des clients, d'autre part à la protection de l'ensemble du site et de ses habitants. Elle pourra utilement reprendre les travaux antérieurs visant à la création d'une hélistation par commune, qui n'avaient pas fait consensus. Il convient de conserver une approche globale de manière à pouvoir organiser une enquête publique sur la base d'une étude d'impact prenant en considération l'ensemble de la problématique.

La création d'une hélistation nécessite de bien prendre en compte les nombreuses considérations techniques et réglementaires. Une étude d'impact environnemental, une enquête publique et un dossier technique aéronautique sont nécessaires.

Consultation publique sur le projet d'arrêté ministériel portant restriction d'exploitation de l'hélistation de Grimaud

L'objet de l'arrêté concernant l'hélistation de Grimaud est d'interdire, pendant la période comprise entre le 1er juillet et le 15 septembre, les atterrissages et les décollages entre 13 heures 15 et 15 heures 45 et de limiter à 60 le nombre de mouvements journaliers.

L'arrêté précise également que le nombre de mouvements accordés à chaque usager pour la période du 1er juillet au 15 septembre de chaque année est déterminé par le directeur de la sécurité de l'aviation civile sud-est sur la base du nombre moyen de mouvements que l'usager a réalisé durant la période correspondante des trois années consécutives précédentes.

Jusqu'à présent, cet arrêté était pris chaque année pour la même période dans l'objectif de réguler l'exploitation d'une zone touristique particulièrement fréquentée en été. L'hélistation de Grimaud constitue en effet une base très importante qui permet aux exploitants d'hélicoptères d'accéder à la presqu'île de Saint-Tropez.

Le dispositif estival relatif au contingentement du nombre de mouvements par opérateurs, mis en place à compter de 2021, s'est avéré satisfaisant. Le comité des usagers de l'hélistation de Grimaud, qui s'est tenu le 9 mars 2022, s'est prononcé favorablement à l'unanimité sur le renouvellement des dispositions existantes.

Par conséquent, afin de simplifier les procédures administratives, il est proposé de pérenniser les dispositions de l'arrêté ministériel afin de le rendre applicable pour chaque période estivale.

C. LA CONCERTATION NECESSAIRE A LA REDUCTION DES NUISANCES

A l'échelle de la Communauté de Communes du Golfe de Saint Tropez, il apparaît nécessaire à la mission de créer une instance de concertation. Il s'agit de donner un cadre dans lequel pourra se poursuivre l'observation et la concertation avec et entre les parties prenantes. Cette instance réunira les parties prenantes (professionnels de l'aéronautiques opérant sur la presqu'île ; collectivités territoriales ; associations de riverains et associations environnementales). Cette instance créée par le préfet pourra être présidée par le sous-préfet territorialement compétent qui devra pouvoir être assisté par les services locaux de la police de l'air et des frontières, de la gendarmerie du transport aérien et de l'aviation civile.

► Observer le niveau de bruit

Pour objectiver le bruit dans l'environnement, éclairer les choix et évaluer l'efficacité des mesures volontaires ou réglementaires prises (réduction des émissions sonores à la source ; optimisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne ; planification et programmation), il serait utile d'équiper la presqu'île d'un système de visualisation des trajectoires et de mesures du bruit aérien. De tels systèmes, basés d'une part sur les données

radars, d'autre part sur les données issues de stations de mesure homologuées par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, ont été développés par plusieurs bureaux d'études. La mise en place d'un tel système à l'échelle de la presqu'île permettra d'alimenter, lorsque nécessaire, les études d'impact des projets qui pourraient naître sur le territoire. Les données issues de ce système seraient utiles aux parties, notamment à la communauté de Communes et à l'Etat pour évaluer les documents de planification (notamment pour ce qui est des servitudes d'exposition au bruit). Elles seraient utiles aux opérateurs (exploitants d'hélicoptères et service de navigation aérienne) pour améliorer leurs procédures. Elles contribueraient à améliorer la concertation et à rétablir la confiance.

PROPOSITION N°5

Mettre en place un système de visualisation des trajectoires et de mesure du bruit des hélicoptères sur la presqu'île (Communauté de Communes du Golfe de Saint Tropez).

Sur la base d'un système objectif de mesure, il sera alors possible de fixer des objectifs partagés par les parties prenantes et de conduire une approche équilibrée privilégiant, outre les mesures de planification et de programmation, la réduction du bruit à la source et la mise en place de procédures opérationnelles de navigation aérienne de moindre bruit. Il s'agit d'éviter que des hélicoptères n'ayant pas un certain niveau de performance viennent mettre en péril les efforts réalisés par la plupart des opérateurs pour offrir une flotte moderne et performante sur le plan environnemental.

PROPOSITION N°6

Imposer un certain niveau de performance environnementale aux hélicoptères autorisés à opérer sur la presqu'île (préfet/ministre chargé de l'aviation civile).

► Améliorer les trajectoires avec des procédures de moindre bruit.

Un certain nombre de points de reports destinés aux hélicoptères existent sur la presqu'île. Ils sont prévus essentiellement pour séparer les flux de trafic de ceux de l'aéroport de Saint-Tropez - La Mole. Une attention particulière a sans doute aussi été portée à l'évitement des zones habitées mais l'objectif n'a pas été explicite. Les trajectoires représentées précédemment, issues des enregistrements Radar, montrent que dans un système relativement libre, la plupart des pilotes d'hélicoptères sont sensibles au respect des populations survolées et ont des trajectoires optimisées à cet égard. La mission considère que des progrès sont encore possibles en travaillant sur les trajectoires dans le plan mais aussi en altitude (sans méconnaître les contraintes liées aux trafics qui survolent la zone). L'optimisation des trajectoires d'approche et de départ est le premier levier que devrait mobiliser, sur proposition de l'opérateur national de la navigation aérienne, l'administration de l'aviation civile.

Voir recommandation générale n°2.

IV. LA RÉUNION

L'île de La Réunion constitue un territoire aujourd'hui très affecté par les nuisances dues aux hélicoptères, justifiant une réponse proportionnée de la part des pouvoirs publics.

A. LA SITUATION

Marquée par le fait touristique, la situation s'est récemment aggravée. L'île connaît un niveau de nuisances sonores dues aux hélicoptères élevé, suscitant l'exaspération de la population.

► Le tourisme héliporté s'est fortement développé à La Réunion

La lettre de mission visait de façon spécifique l'île de La Réunion, car l'ACNUSA a reçu dans la période récente un nombre important de signalements émanant des associations locales de riverains. Au fil des entretiens qu'elle a conduits, la mission a pu constater à quel point élevé était parvenu le niveau de mobilisation et de protestation des populations survolées par les hélicoptères. Ceci n'est pas nouveau mais deux éléments récents sont venus stimuler le phénomène :

- au cours des dernières années, le tourisme de survol des différents sites naturels de La Réunion s'est fortement développé. Les opérateurs du secteur du tourisme estiment à un tiers la part des touristes non réunionnais achetant de telles prestations. Ce chiffre n'est cependant pas vérifiable car il n'existe pas de suivi du nombre de vols réalisés par les hélicoptères à La Réunion ;
- à La Réunion comme ailleurs, les périodes de silence durant les confinements COVID-19 ont fait prendre conscience à la population des effets de la suspension des vols d'aéronefs, en particulier des hélicoptères.

L'offre touristique s'est d'ailleurs diversifiée depuis le début de la crise sanitaire pour s'adapter aux petits budgets. Ainsi sont proposés des vols d'une durée de seulement huit minutes, pour survoler les abords du lagon. Interrogé par la mission à ce sujet, un exploitant indique qu'il s'agit, dans un contexte fortement concurrentiel, de produits d'appel, non achetés *in fine* par les touristes, qui préfèrent, à la réflexion, se tourner vers des vols plus onéreux, mais plus qualitatifs.

► Un facteur aggravant : le transport public illicite de personnes

Il existe un autre facteur de multiplication du nombre de mouvements à des fins touristiques : la présence à La Réunion d'une activité, semble-t-il assez importante, de transport public illicite de personnes (voir annexe 4). Il s'agit de pilotes qui louent un appareil à la journée et proposent aux touristes des prestations de survol de l'île. Le caractère illicite est caractérisé par une activité commerciale sans licence ni certificat de transporteur aérien. S'ils subissent un contrôle, les pilotes indiquent transporter des personnes amies, avec un financement partagé des frais. Ces infractions sont difficiles à réprimer car la réunion des éléments de preuve demande des investigations poussées, non toujours couronnées de succès.

Le tarif proposé se situe très en-dessous de celui des opérateurs licites, ce qui peut attirer la clientèle, non informée des risques encourus en matière de sécurité (structure non contrôlée et pilotes non formés au transport public).

La lutte contre le transport illicite est une des pistes possibles pour limiter le nombre de mouvements touristiques, et, partant, le niveau des nuisances sonores. Ceci, d'autant plus qu'il est probable que ces transporteurs non déclarés, donc non connus de l'administration, ne respectent pas les procédures destinées à amoindrir la pollution sonore, notamment les trajectoires prédéfinies. Il n'est bien sûr évidemment pas possible d'associer ces transporteurs illicites aux concertations organisées avec les parties prenantes.

- le relief, en particulier dans les cirques, provoque depuis le sol une perception subite et intense du bruit des appareils, maximisant le phénomène d'émergence de bruit, dont l'effet sur la santé est connu⁵ ;
- afin de satisfaire la demande de sensations par leurs clients, et aussi pour économiser le temps de vol, les pilotes peuvent être conduits à pratiquer du vol à basse altitude, dans les secteurs géographiques où ce paramètre ne fait pas l'objet d'une réglementation.

Cela dit, les différentes activités assurées au moyen d'hélicoptères sont perçues plus ou moins positivement par la population. Aux deux extrêmes, se situent le tourisme et le secours. Or, lorsqu'un hélicoptère passe en survol, un riverain ou un randonneur non averti ne peut discriminer entre ces activités. Le phénomène se trouve aggravé par le fait qu'un même appareil peut réaliser des missions de natures extrêmement différentes. D'ailleurs, il est fort probable qu'un pilote aura tendance à piloter de la même façon, pour deux vols assurés dans la même journée, l'un par exemple au titre du secours (l'urgence peut conduire à s'affranchir des restrictions environnementales en termes d'altitude et de trajectoire), l'autre du tourisme.

Voici quelques exemples illustrant ces possibles confusions :

- les appareils qui partent pour le cirque de Mafate afin d'effectuer du travail aérien ou de livrer des denrées pour la population s'envolent depuis l'ouest de l'île, comme la très grande majorité des hélicoptères se consacrant au tourisme ;
- à La Réunion, le secours n'est pas assuré par un hélicoptère de la sécurité civile, aisément reconnaissable à son visuel rouge et jaune, mais, soit par un hélicoptère de la gendarmerie aisément reconnaissable, soit par des exploitants privés affrétés pour l'occasion.

Les protestations des riverains s'avèrent parfois virulentes, en particulier sur les réseaux sociaux, et sont régulièrement relayées par la presse locale. Des associations de riverains sont engagées dans ce combat contre les nuisances sonores des hélicoptères, mais également de petits groupes de riverains, ou parfois même des particuliers. Ainsi, un riverain rencontré par la mission se montre particulièrement actif, motivé certes par la préservation de l'environnement, mais aussi par le fait que le gîte qu'il propose à la location ne rencontre plus autant de succès, à raison de l'augmentation du nombre de survols de son habitation.

Il en ressort de façon générale un climat de contestation plutôt dense, dans une île où, de façon générale, la sensibilité environnementale est forte. Les atteintes à la protection de l'environnement peuvent donner lieu à de vives et durables oppositions.

► Des élus locaux en difficulté sur la question des hélicoptères et de leurs nuisances.

La mission n'est pas parvenue à rencontrer directement les représentants des collectivités territoriales contactés. Elle a simplement relevé que certaines collectivités pouvaient ne pas bien appréhender la façon dont elles peuvent contribuer à traiter le sujet. Il sera important, pour apporter une réponse équilibrée durable, d'associer les principales collectivités territoriales concernées. Il importe en effet qu'elles puissent jouer leurs partitions.

⁵ Se reporter par exemple aux enseignements de l'étude « Débats » quant à l'effet de certaines formes de bruit sur les maladies cardio-vasculaires.

Un exemple de manifestation de leur mécontentement par les riverains

Extrait d'un courriel adressé en mai 2022 au président de l'ACNSA par le président d'une association de riverains réunionnaise :

(...) malgré les demandes répétées de l'Association (...) pour que toute les associations et collectifs de victimes de la pollution sonore sur différentes zones de l'île soient présentes au groupe de travail, il n'y a jamais eu de réponse positive.

De même, une seule compagnie d'hélicoptères, (...), ne représente pas équitablement à la CCE toute la corporation. Ça fait plus de 5 ans que les associations et collectifs ont souhaité résoudre la problématique dans le dialogue. Force est de constater qu'il n'y a aucune avancée et même une dégradation (encore plus d'étalement horaire), et aucune charte mise en place, et que les propositions des victimes pour RÉDUIRE l'intensité ET LA DURÉE de la pollution sonore aérienne touristique et de loisir ne sont toujours pas prises en compte.

De plus ce modèle touristique est incompatible avec la nécessaire transition écologique sur une île de 2500 km² et près d'un million d'habitants, dont la nature est classée parc national et patrimoine mondial sur 1 000 km². « Surtout n'évoquez jamais une réduction d'activité » semble le mot d'ordre bien établi pour une activité qui se veut toujours plus extensive, mais qui exploite les décors de nos vies comme si c'était un désert sans habitants...

(...) La concentration la plus forte est sur le sud où l'aéroport de Pierrefonds est devenu une base de loisirs, qui concentre les nuisances sur des zones habitées et fréquentées. C'est dans l'ouest et le sud que se concentrent le gros des nuisances, et surtout les trajectoires partant de Pierrefonds (Cilaos Lagons de St-Pierre, et les pourtours du Volcan cibles préférentielles). C'est là que se pose le plus le problème de cumul. Plus on concentre les prestations de loisir sur Pierrefonds, plus Cilaos à moins de 8 minutes de vol devient la cible de baptêmes de l'air express, et plus les lagons de St-Pierre et les zones se trouvant sur les trajets entre les bases et le volcan sont impactées.

Et aussi la nature ici est fréquentée, Le bruit des aéronefs à Cilaos, Au Volcan, Dans les Plaines non habitée, domine la nature même pour une intensité sonore modérée, qui reste forte par contraste sur ces zones insulaires exceptionnelles et prive les populations riveraine et les touristes qui sont aussi venus pour rencontrer la nature, des derniers espaces calmes de l'île et c'est là que la problématique temporelle est la plus évidente : ça dure toujours trop de temps et si on peut encore espérer obtenir des trajectoires un peu plus hautes et moins sonores (idées de « routes aériennes » et de « d'améliorations » il subsiste toujours la non prise en compte du problème des horaires étendus et que cela s'entend partout et trop de temps dès qu'on est dans un endroit calme ou peu urbanisé et qu'ici, le tourisme aérien compte trop sur la gentillesse et la tolérance d'une population soumise ou sinon assourdie qui se doit de gentiment supporter sans (oser) rien dire...

B. LES PREMIERES REPONSES ET LES PROJETS DE L'ADMINISTRATION

L'administration affiche la volonté de prendre le sujet à bras le corps. Son action méritera d'être évaluée et les résultats appréciés dans la durée.

► La promesse d'une réponse plus forte de l'administration

Face à la situation, le préfet et le directeur régional de l'aviation civile ont commencé à agir. Une nouvelle étape devrait être franchie, avec la mise en place d'un plan d'actions, ambitieux et justifié, proposé par la DSAC Océan Indien et approuvé par le préfet. Parmi les points importants de ce plan, dont le mot d'ordre est de « passer de l'observatoire à l'action », qui vise à instaurer un dispositif contraignant pour les hélicoptères afin de limiter les nuisances générées, peuvent être cités les points suivants :

- La transformation de la charte en un règlement ;
- La traduction en droit, par le biais d'un arrêté préfectoral, des trajectoires à respecter ;
- Un contrôle accru des activités des sociétés exploitant les hélicoptères ;
- Une analyse systématique des signalements ;
- L'identification des moyens pour assurer une mesure continue du bruit, ainsi que la mobilisation des financements nécessaires.

Dans la mesure où les réactions de riverains excédés ne sont pas toujours faciles à appréhender, il est important, pour progresser, d'objectiver la situation et son évolution à partir d'un système de mesure du bruit. Dans ce but, la direction régionale de l'aviation civile a mobilisé le service

technique de l'aviation civile (STAC), qui est venu en mai 2022 à La Réunion afin de réaliser une première campagne de mesures. L'équipe du STAC est intervenue sous escorte de gendarmes, afin de ne pas être sollicitée ou importunée par les habitants. Cette situation témoigne de l'intensité des tensions et des attentes. Il importait que la campagne de mesures inspecte une série de sites préalablement identifiés, sans nécessairement tenir compte des demandes diverses formulées par les riverains les plus actifs, afin de délivrer des résultats techniquement fiables.

Avant même d'être connus, les résultats ont été contestés et l'administration est accusée par certains riverains d'avoir volontairement faussé les résultats en prévenant les exploitants de la campagne de mesure. L'autorité indépendante aurait pu être sollicitée pour valider le protocole de mesures avant la première campagne comme elle le fait pour les grands aéroports. Cela aurait peut-être pu éviter des incompréhensions. Un retour d'expérience sera utile sur ce point.

► **La priorité à accorder de façon continue à la concertation et à l'information des riverains**

Au-delà des items du plan d'actions, qui vont dans le bon sens, il conviendra pour le préfet et l'administration de l'aviation civile d'investir dans la gestion équilibrée des relations avec et entre les parties prenantes, afin de restaurer de la confiance. Les riverains rencontrés par la mission ont reconnu et salué l'action de l'administration, durant une période donnée, mais ils ont relevé aussi que l'effort n'était pas stable dans le temps.

PROPOSITION N°8

Arrêter une feuille de route visant à une régulation équilibrée des activités hélicoptères et en assurer le suivi (préfet de La Réunion).

La concertation avec les professionnels, les collectivités territoriales et les riverains pourrait se structurer au sein d'une commission consultative de l'environnement (CCE). Compte tenu de la nature des flux, cette commission ne devrait pas faire référence uniquement à un aéroport en particulier mais aux différents types de mouvements des hélicoptères d'un site à un autre (par exemple, de l'aéroport de Saint-Pierre au cirque de Cilaos). En effet, les protestations peuvent émaner d'habitants ou de randonneurs qui ne résident pas dans les environs immédiats de l'hélistation ou de l'aéroport d'où s'envolent les appareils. Une « CCE de flux » pourrait être adaptée à la situation du sud, de l'ouest et du cœur de La Réunion.

► **La question spécifique du survol du parc national**

Le territoire de La Réunion est couvert à 76% par un parc national, 43 % si l'on considère le seul « cœur de parc », où le niveau de protection est renforcé. Le directeur du parc dispose d'un pouvoir propre lui permettant de réglementer l'activité des aéronefs. Deux arrêtés ont été pris en 2014, sur la base du décret constitutif du parc et de sa charte, pour interdire le survol de certains secteurs (en particulier pour protéger les sites de nidification de certaines espèces) et pour encadrer la dépose et la reprise de personnes. S'agissant de sites particulièrement sensibles, habités de façon permanente et fréquentés par les randonneurs, il est envisagé d'amplifier le niveau de restriction, sans attendre des engagements volontaires de la part des exploitants. Par exemple, le directeur pourrait mettre en place une interdiction générale de survol en-dessous de 1 000 mètres, pour les activités de loisirs et de tourisme, comme cela se pratique dans d'autres pays.

Un projet d'arrêté en ce sens a été soumis à consultation publique.

Dès que l'arrêté susvisé sera entré en vigueur, il conviendra de mettre rapidement en conformité la carte aéronautique officielle de La Réunion au 500 000ème.

PROPOSITION N°9

Renforcer la réglementation de survol du parc national de La Réunion, communiquer sur les nouvelles dispositions et assurer le respect des restrictions d'exploitation (directeur du parc national).

CONCLUSION

Les nuisances générées par les hélicoptères restent préoccupantes sur certains territoires. Il importe qu'elles soient prises en considération de manière équilibrée par les préfets et les différentes parties prenantes, en distinguant les missions d'intervention et de sécurité des activités de transport de passagers (point à point ou en boucle de découverte touristique).

La réglementation en vigueur distingue clairement les compétences du ministre chargé de l'aviation civile (régulation des héliports et des hélistations) et celles relevant des préfets (régulation des hélisurfaces). Elle distingue également de manière particulière la régulation dans les zones densément peuplées au sens de l'aviation civile et dans les zones de montagne telles que définies par arrêtés ministériels.

L'ordonnancement actuel de la réglementation ne facilite pas sa compréhension et donc sa mise en œuvre dans les territoires. Il serait utile de mener à bien le travail de codification nécessaire pour améliorer la lisibilité du droit.

La mise en œuvre des nouvelles dispositions réglementaires prises juste avant l'été 2022 appellera un retour d'expériences pour en apprécier l'efficacité dans les territoires où les préfets s'en sont saisis. Il s'agissait en effet d'agir en priorité là où une exploitation intensive des hélicoptères pour des activités de transport de passagers est source de tensions locales. Les meilleures pratiques de l'été 2022 pourront utilement être communiquées aux préfets des départements où la régulation des activités hélicoptérées est nécessaire pour prévenir les risques de tensions locales.

La planification sur les territoires et les restrictions d'exploitation des hélicoptères ne devraient pas être les seuls leviers d'action. Accompagner le renouvellement des flottes pour réduire les émissions à la source et optimiser les trajectoires d'approche et de départ des héliports / hélistations et hélisurfaces est nécessaire pour réduire les nuisances. Dans les zones sensibles, des volumes de protection environnementale pourraient être utilement associés à ces trajectoires pour éviter et proscrire les survols inappropriés.

Les difficultés rencontrées par l'administration pour concevoir, mettre en œuvre et faire respecter des règles simples permettant de réduire les nuisances générées par les hélicoptères mériteront d'être évaluées plus avant pour en dégager des enseignements afin de pouvoir bien encadrer sur le plan environnemental l'exploitation des nouveaux engins légers de transport (passagers et fret) par voie aérienne.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, qui rappelle l'article 3 de la loi portant sa création, est à la disposition des pouvoirs publics et des autres parties prenantes, pour les aider à réduire les nuisances des hélicoptères.

ANNEXE N°1 : LETTRE DE MISSION



Paris, le 6 octobre 2021

Le président

MM. Philippe Guivarc'h et Philippe Cannard
Membres du collège

Nos références : **21/0960**
Affaire suivie par : Philippe Gabouleaud
Email : philippe.gabouleaud@acnusa.fr

Objet : Nuisances des hélicoptères

Références : - Article L571-7 du code de l'environnement (origine : loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires)
- Décret du 20 octobre 2010 portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population
- Arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères
- Circulaire du 6 mai 1995 relative aux hélistations et hélistations et hélistations

Messieurs,

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, saisie des difficultés de régulation environnementale des activités dans la presqu'île de Saint-Tropez, avait commencé en 2019 à examiner les dispositions législatives et réglementaires relatives aux nuisances des hélicoptères ainsi que la façon dont elles étaient mises en œuvre par le ministre pour l'hélistation de Grimaud et par le préfet du Var pour les nombreuses hélistations autorisées. Ce travail exploratoire n'a malheureusement pas pu être mené à bien début 2020.

Depuis le début de la crise sanitaire, sur plusieurs territoires sensibles du point de vue environnemental et en matière de sécurité, les associations et les collectivités territoriales ont relevé une augmentation des nuisances des hélicoptères, qu'elles imputent à des missions autres que de sécurité (transport et tourisme).

Plusieurs parlementaires issus de ces territoires se sont saisis du sujet et ont interpellé l'Autorité de contrôle à laquelle le législateur a confié quelques responsabilités en la matière. Lors de la mise au point du rapport public 2021, faute d'avoir pu approfondir notre réflexion collégiale, nous avons demandé au Gouvernement de « procéder à une évaluation des dispositions législatives et réglementaires prises pour limiter les nuisances des hélicoptères en zones urbaines denses. Il s'agit d'apprécier les meilleures pratiques environnementales et de dégager les bases d'une réglementation plus efficace sur les territoires sensibles ». Nous avons recommandé de réaliser ce travail avant l'échéance envisagée par l'administration pour concerter la réglementation applicable aux nouveaux engins légers de transport de passagers par voie aérienne.

Nous avons eu des échanges très préliminaires avec certains préfets (et sous-préfets) concernés, le général commandant la gendarmerie des transports aériens, le directeur général de l'aviation civile, la directrice du cabinet de la secrétaire d'État à la biodiversité et le président du syndicat national des exploitants d'hélicoptères. Il en ressort qu'un approfondissement est nécessaire.

Dans la mesure où le collège n'a pas été saisi par l'administration d'autres projets de régulation environnementale que pour Paris-Issy-les-Moulineaux (2013), nous avons retenu de travailler à partir des problématiques de quelques territoires sensibles, afin d'être à même de formuler des recommandations appropriées et simples à mettre en œuvre.

Vous avez bien voulu accepter cette mission et je vous en remercie.

Afin que vous puissiez la mener dans les meilleures conditions, je vous délègue la compétence dont dispose l'Autorité dans le cadre d'une mission préalable permettant au collège de l'ACNUSA de se positionner sur le fond et à l'Autorité de formaliser analyses et recommandations dans ses prochains rapports publics.

Sur la base d'un état des lieux des nuisances sur un échantillon des territoires sensibles, des modalités d'exploitation des hélicoptères, ainsi que de l'analyse des dispositions législatives et réglementaires régissant l'activité de ce type d'aéronefs et des plateformes associées, vous émettrez toute proposition visant à améliorer la situation, notamment par le biais d'une meilleure régulation territoriale à partir d'un encadrement juridique éventuellement plus adapté.

Dans ce cadre, vous analyserez les difficultés de mise en œuvre des textes sur certains territoires densément peuplés ou fortement touristiques, dont, la Vallée de Chevreuse, le massif du Mont-Blanc, la presqu'île de Saint-Tropez et l'île de La Réunion.

Je vous invite à formuler vos propositions de telle sorte qu'elles puissent fonder, le cas échéant, des recommandations, générales ou particulières, de l'Autorité.

Vous veillerez à recueillir l'avis des personnes compétentes, au niveau national (Direction Générale de l'Aviation Civile, Direction de l'Eau et de la Biodiversité, Direction Générale de la Gendarmerie Nationale [gendarmerie des transports aériens], Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs, Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères, Airbus Helicopters) et au niveau de chacun des territoires (préfets ou sous-préfets, exploitants des infrastructures, exploitants des hélicoptères, directions de la sécurité de l'aviation civile interrégionales, collectivités territoriales, associations de riverains).

Vous pourrez obtenir communication de toutes pièces que vous estimerez nécessaires à la réalisation de vos travaux, conformément à l'article L. 6361-8 du code des transports, ci-après reproduit :

« Pour l'exercice des missions définies aux articles L. 6361-5 à L. 6361-7, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires peut charger un ou plusieurs de ses membres ou de ses agents, ou des experts qu'elle a mandatés, de procéder à des vérifications sur place ou de se faire communiquer tous renseignements et documents utiles à ses missions.

« Les autorités publiques, les agents publics, les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens ne peuvent s'opposer à l'action de l'autorité pour quelque motif que ce soit et prennent toutes mesures utiles pour la faciliter. ».

Il s'agit de pouvoir contribuer à apporter des réponses territorialement pertinentes pour l'été prochain. C'est pourquoi je vous demande de me remettre votre rapport avant la mi-avril 2022. Un point d'étape pourrait être utilement envisagé lors de la session du collège de février prochain.

Je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma meilleure considération.



Gilles Leblanc



ANNEXE N°2 : SITUATION DANS LES ALPES DU NORD

Les entretiens que la mission a pu conduire dans les Alpes du nord n'ont pu être complétés par l'analyse de données objectives sur les plaintes émanant des collectivités territoriales, d'associations ou de particuliers. L'administration de l'aviation civile ne semble en effet pas tenir de registre sur les plaintes déposées. Même s'il revient aux exploitants des aéroports de suivre, de donner suite et de rendre compte des réclamations et des plaintes, la mission considère que les services de l'État seraient avisés de disposer des informations nécessaires sur ce sujet de manière à pouvoir éclairer utilement les représentants de l'État.

Il ressort des entretiens que si certaines difficultés territoriales ne peuvent être occultées, ces difficultés ne créent pas le même niveau de tension que sur les deux territoires auxquels la mission a consacré des développements particuliers dans son rapport. En zone de montagne, la loi est en effet venue encadrer plus précisément l'utilisation des hélicoptères afin de pouvoir concilier localement les différentes activités humaines et la préservation de la biodiversité. Cette conciliation, réalisée sous l'autorité des préfets, permet de préserver les équilibres. Les exploitants relèvent cependant les difficultés rencontrées pour les entraînements des pilotes, certains exercices (exemple : stabilisation d'un appareil le long d'une paroi lorsque le vent est fort) peuvent en effet avoir de forts impacts sur l'environnement. Cette contrainte conduit certains exploitants à délocaliser une partie de l'activité formation sur des sites isolés.

- a) À Albertville, l'augmentation du niveau des activités nécessite une concertation attentive avec les différentes parties prenantes. L'aéroport est fortement utilisé pour la formation des pilotes. Les entraînements ne sont autorisés qu'avec les appareils basés. Les activités de transport de passagers et les vols de découverte des massifs environnants sont peu nombreux.

Le préfet n'a pas créé de Commission consultative de l'environnement mais le sous-préfet organise régulièrement des réunions de concertation. Même si la mise en place d'une instance permanente de concertation nécessite d'y consacrer un peu de moyens, sa création peut-être d'autant plus opportune que le sous-préfet envisage de mener à bien, en concertation avec les parties prenantes, une charte de l'environnement. Cette démarche doit être encouragée et soutenue de manière à prendre acte des engagements que pourront prendre les différentes parties prenantes (professionnels, collectivités territoriales, associations) vis-à-vis des populations impactées.

- b) À Annecy, des pistes de progrès se dessinent.

La Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de nouveaux se réunir après changement d'exploitant (Vinci) qui entend améliorer la performance environnementale de l'aéroport. La concertation avec les parties prenantes devrait permettre d'arrêter une feuille de route allant au-delà des restrictions d'exploitation prises par arrêté préfectoral. Il est en effet de l'intérêt de toutes les parties de faire de cet aéroport une vitrine des meilleurs savoir-faire en matière environnementale (réduction des émissions à la source, optimisation des trajectoires, planification et programmation).

- c) Le massif du Mont Blanc bénéficie d'un niveau élevé de protection mais mérite une vigilance renforcée.

Environ 70 % des activités hélicoptées correspondent à des missions de secours et de sécurité ou à du travail aérien (y compris apparemment les refuges de haute montagne). Ces activités sont acceptées par toutes les parties qui s'efforcent d'en réduire les impacts sur la biodiversité. Les vols de transport de personnes de point à point ou en boucle font plus débat. Certains élus demandent des interdictions de survol au-delà des zones où ces survols sont déjà interdits. La problématique de ces vols d'hélicoptères à partir des altiports est, selon la mission, de même nature que celle des vols d'aéronefs. Le préfet dispose des outils permettant la concertation et des solutions de régulation équilibrée. Une vigilance renforcée s'impose pour garantir le respect des règles. Les errements de certains ne doivent en effet pas porter préjudice à l'ensemble des professionnels de la montagne. Le site doit, dans l'intérêt de tous, être respecté.

ANNEXE N°3 : LE TRANSPORT PUBLIC ILLICITE (TPI)

Le transport aérien public est défini par les articles L. 6400-1 et L. 6412-1 du code des transports : « comme le fait d'acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou du courrier à titre onéreux ».

C'est une activité soumise à autorisation administrative préalable (L. 6412-2 du code des transports) : « L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien (CTA) délivrés par l'autorité administrative ». Ces conditions permettent de garantir un haut niveau de sécurité tant des passagers transportés que des tiers survolés.

On parle donc de **transport public illicite (TPI)** lorsqu'un transport aérien est réalisé, contre rémunération, sans détenir les autorisations associées (certificat de transporteur aérien (CTA) et licence d'exploitation). Le TPI fait peser des risques sur la sécurité. Il pose des difficultés sur le plan économique car les transporteurs aériens régulièrement autorisés dans le respect des dispositions réglementaires en vigueur sont soumis à une concurrence déloyale car le respect des contraintes réglementaires et fiscales a bien évidemment un coût que ne supportent pas les entités qui pratiquent le TPI.

La sécurité aérienne ou les règles de concurrence ne sont pas l'objet de ce rapport. Si le sujet est abordé ici, c'est que le TPI a également un autre effet négatif. En effet, l'amélioration de la situation des riverains passe sans aucun doute par un dialogue avec les opérateurs. Ceci permet d'améliorer les trajectoires, les créneaux horaires, la conduite du vol et plus largement de conduire à des engagements et de passer des accords entre les parties prenantes. Tout ceci est bien évidemment impossible avec des acteurs de transport aérien qui n'ont aucune existence légale.

Cette activité s'exerce sous la forme de vols touristiques ou de loisirs ou de transport de personnes. Plusieurs habillages du TPI existent et pour ne citer que les principaux :

- la location d'aéronefs coque nue, généralement une société spécialisée dans la location d'aéronefs (ce qui est bien licite), accompagnée du recours rémunéré ou non à des pilotes privés ou professionnels. Le montage peut être subtil et la réalité est souvent, qu'il ait ou non donné lieu à établissement de deux facturations distinctes par deux prestataires distincts, celle d'un lien effectif entre le loueur de l'appareil et le pilote.
- Vols touristiques ou voyages aériens accomplis par des pilotes privés ou professionnels, sous couvert de transports d'agrément entre amis ou membres d'un cercle associatif dans le cadre d'un partage de frais. Ces transports ont généralement lieu dans un cadre associatif, qu'il s'agisse d'un aéro-club ou d'une association « ad hoc », ou sont organisés à l'initiative du propriétaire ou de l'exploitant du moyen de transport. Le vol à frais partagés, tel que défini par l'art. 6 §4 bis du Règlement (UE) n° 965/2012 du 5 octobre 2012 (AIR-OPS), n'est pas soumis aux exigences opérationnelles du transport commercial mais à condition qu'il soit réalisé entre particuliers, au moyen d'un aéronef à motorisation non complexe, avec répartition du coût direct entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote.
- Le recours à internet et aux sites de co-avionnage comme Wingly facilite l'accès au moyens aérien et au partage des frais mais renforce le risque d'abus.

L'administration de l'aviation civile et la gendarmerie du transport aérien sont chargés de lutter contre le transport illicite. Elles agissent sous l'autorité des préfets et des procureurs. Il importe de mener cette lutte avec efficacité pour éviter que les pratiques illicites mettent à mal l'image des professionnels du secteur. Sur les territoires où ces pratiques ont été détectées, [il est nécessaire d'informer, par voie de presse et dans les aéroports, les clients potentiels des risques encourus.](#)

ANNEXE N°4 : REGLEMENTATION ENVIRONNEMENTALE APPLICABLE AUX HELICOPTERES

CODE DE L'ENVIRONNEMENT

PARTIE LEGISLATIVE

Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances (Articles L501-1 à L597-46)

Titre VII : Prévention de la pollution sonore (Articles L571-1-A à L572-11)

Chapitre 1er : Lutte contre le bruit (Articles L571-1 à L571-19)

Section 2 : Activités bruyantes (Articles L571-6 à L571-8)

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000006176658?init=true&nomCode=EEFtyw%3D%3D&page=1&query=&searchField=ALL&tab_selection=code&anchor=LEGIARTI000027474303#LEGIARTI000027474303

Article L571-7

Modifié par LOI n°2013-431 du 28 mai 2013 - art. 39

En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, il est interdit d'effectuer des vols d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au-dessus des mêmes zones, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. Un décret en Conseil d'Etat détermine les limitations que peut fixer le ministre chargé de l'aviation civile au trafic d'hélicoptère au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ou au-dessus de ces zones, en termes notamment de nombre de mouvements, de plages horaires, de répartition des survols dans le temps, de niveau sonore, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage.

A l'occasion des survols des agglomérations qui ne sont pas situées dans des zones à forte densité de population, les hélicoptères doivent se maintenir à une hauteur minimum au-dessus du sol.

Les deux premiers alinéas ne sont pas applicables aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes ou des biens, aux aéronefs effectuant une mission d'Etat ou aux aéronefs militaires.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application de cet article.

PARTIE REGLEMENTAIRE

Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances (Articles R501-1 à R596-17)

Titre VII : Prévention des nuisances sonores (Articles R571-1 à R572-12)

Chapitre 1er : Lutte contre le bruit (Articles R571-1 à R571-104)

Section 2 : Activités bruyantes (Articles R571-25 à R571-31-6)

Sous-section 3 : Mouvements d'hélicoptères (Articles R571-31-1 à R571-31-6)

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000022933168?init=true&nomCode=EEFtyw%3D%3D&page=1&query=&searchField=ALL&tab_selection=code&anchor=LEGISCTA000022934435#LEGISCTA000022934435

Article R571-31-1

Création Décret n°2010-1226 du 20 octobre 2010 - art. 1

Pour l'application de la présente sous-section, on désigne par :

- vol d'entraînement : tout ou partie de vol d'aviation civile incluant des manœuvres ou des exercices répétitifs, dont l'objet est l'acquisition de connaissances dans la pratique du pilotage à l'exception des manœuvres strictement nécessaires à la familiarisation du pilote avec l'aérodrome ou à l'acquisition ou au renouvellement d'une qualification de site ;
- vol touristique circulaire sans escale : vol avec passagers, sans motif professionnel pour les passagers, sans escale, et dont les points de départ et d'arrivée sont confondus ;
- vol touristique circulaire avec escale de moins d'une heure : vol avec passagers, sans motif professionnel pour les passagers, comportant une escale de moins d'une heure et dont les points de départ et d'arrivée, en dehors de l'escale, sont confondus, l'escale s'entendant comme le temps passé au sol par l'aéronef ;
- essai moteur : toute mise en marche du groupe motopropulseur dont l'objectif n'est pas d'entreprendre un vol.

Article R571-31-2

Modifié par Décret n°2011-1371 du 27 octobre 2011 - art. 30 (VD)

Pour l'application de l'article L. 571-7, constituent des zones à forte densité de population les agglomérations de largeur moyenne de plus de 3 600 mètres figurant sur la carte aéronautique au 1/500 000 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, publiée par l'Institut national de l'information géographique et forestière, ainsi que l'ensemble des points du territoire situés à moins d'un demi-mille nautique (926 mètres) de ces agglomérations, cette dernière extension étant réduite à 463 mètres côté mer pour les agglomérations littorales.

Article R571-31-3

Création Décret n°2010-1226 du 20 octobre 2010 - art. 1

Durant la phase d'approche, l'atterrissage et le décollage au départ ou à destination des aérodromes situés dans les zones définies à l'article R. 571-31-2, les équipages sont tenus de respecter les procédures de conduite à moindre bruit définies dans le manuel de vol ou d'exploitation de leur aéronef.

Article R571-31-4

Création Décret n°2010-1226 du 20 octobre 2010 - art. 1

Le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer, pour chaque aérodrome relevant de sa compétence situé dans les zones mentionnées à l'article R. 571-31-2, tout ou partie des limitations suivantes :

I.- Limiter, en fonction des caractéristiques de l'environnement et des conditions d'exercice de l'activité aérienne des aérodromes concernés, le nombre maximal de mouvements d'hélicoptères par plage horaire, par jour, mois, saison et année ;

II.- Déterminer les plages horaires et hebdomadaires dans lesquelles le trafic des hélicoptères dont le niveau de performance acoustique est inférieur à un seuil fixé par ce ministre est interdit ;

III.-Déterminer les plages horaires et hebdomadaires pendant lesquelles les essais moteurs sont interdits.
Le ministre peut prévoir les cas où il peut exceptionnellement être dérogé en raison de manifestations à caractère international ou d'importance économique majeure aux limites fixées en application du I du présent article.
En application de l'article L. 227-5 du code de l'aviation civile, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est consultée sur les projets d'arrêtés pris en application du présent article. Il en va de même des commissions consultatives de l'environnement des aérodromes concernés.

Article R571-31-5

Création Décret n°2010-1226 du 20 octobre 2010 - art. 1

L'exploitant de chaque aérodrome situé dans une zone définie à l'article R. 571-31-2 tient à jour un registre des mouvements d'hélicoptères. Il recense, pour chaque mouvement, l'heure, le type d'appareil et, lorsqu'il relève des dispositions du troisième alinéa de l'article L. 571-7, l'objet du vol. Ce registre peut être consulté.

Article R571-31-6

Création Décret n°2010-1226 du 20 octobre 2010 - art. 1

Les manquements aux règles fixées par le ministre chargé de l'aviation civile en application de l'article R. 571-31-4 peuvent donner lieu au prononcé des sanctions administratives prévues à l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile.

Arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT0000053582/>

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre d'Etat, ministre de la défense, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, le ministre du budget, le ministre de l'environnement et le ministre des départements et territoires d'outre-mer,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 110-2, L. 132-1, R. 132-1, R. 133-8, R. 133-9, R. 133-12, R. 211-1, D. 132-6, D. 211-1, D. 212-1, D. 231-1, D. 232-1 et D. 232-3 ;

Vu le code des douanes, et notamment les articles 78 et 119 ;

Vu la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, et notamment l'article 76 ;

Vu le décret n° 78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes dans sa séance du 5 juillet 1994,

TITRE Ier : Généralités. (Articles 1 à 4)

Article 1

Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller :

- soit sur des aérodromes principalement destinés aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant à des emplacements réservés ou désignés à cet effet ;

- soit sur des aérodromes équipés pour les recevoir exclusivement et qui sont dénommés hélis­tations ;

- soit sur des emplacements situés en dehors des aérodromes et qui sont alors dénommés hélisurfaces.

Les hélis­tations et les hélisurfaces peuvent être situées à terre ou en mer.

Article 1-1

Création Arrêté du 24 avril 2022 - art. 2

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 :

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.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser l'utilisation d'une hélis­tation par certains VTOL. Dans le cas d'une hélis­tation créée 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.

Article 2

Est assimilée à un atterrissage et à un décollage toute opération de débarquement ou d'embarquement de personnes, de marchandises ou de matériel, même s'il n'y a pas contact de l'hélicoptère avec l'aire sur laquelle s'effectue l'opération.

Article 3

Modifié par Décret n°2011-1371 du 27 octobre 2011 - art. 30 (VD)

Les agglomérations visées par le présent arrêté sont celles représentées sur la dernière édition de la carte aéronautique au 1/500 000 O. A. C. I., publiée par l'Institut national de l'information géographique et forestière, et pour lesquelles des règles de survol par les aéronefs motopropulsés sont prévues en application des dispositions de l'article 1er de l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux ; pour les zones où une telle carte n'a pas été publiée, les agglomérations visées par le présent arrêté sont celles figurant sur la dernière édition de la carte de l'Institut national de l'information géographique et forestière couramment utilisée par les navigateurs aériens.

Article 4

Modifié par Arrêté du 11 mai 2016 - art. 1

Les dispositions du présent arrêté, sauf celles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant, ne sont pas applicables aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public, conformément à l'article L. 6100-1 du code des transports.

TITRE II : Hélis­tations (Articles 5 à 10)

CHAPITRE Ier : Dispositions générales. (Articles 5 à 6)

Article 5

Les hélistations peuvent être ouvertes à la circulation aérienne publique ou destinées à l'un des usages prévus à l'article D. 231-1 du code de l'aviation civile.

Article 6

La création, la mise en service, l'utilisation et le contrôle des hélistations sont soumis aux conditions fixées pour les aérodromes par le code de l'aviation civile, sous réserve des dispositions du chapitre II ci-après, prévues par l'article D. 211-1 du code de l'aviation civile, en ce qui concerne les hélistations spécialement destinées au transport public à la demande.

CHAPITRE II : Hélistations spécialement destinées au transport public à la demande. (Articles 7 à 10)

Article 7

Création.

La création d'hélistations spécialement destinées au transport public à la demande peut être autorisée par arrêté du préfet ou par arrêté du préfet maritime de la région maritime concernée.

La demande d'autorisation est adressée par le créateur en quatre exemplaires au préfet du département où l'hélistation doit être située ou au préfet maritime concerné.

Il est délivré récépissé de la demande.

Article 8

Composition du dossier à joindre à la demande d'autorisation.

Le dossier à joindre à la demande d'autorisation doit comporter :

8.1. Une note précisant la dénomination et l'usage auquel est destinée l'hélistation, ainsi que les types d'hélicoptères utilisés, les procédures associées et les limitations opérationnelles qui peuvent en résulter.

8.2. L'accord de la personne ayant la jouissance de l'immeuble (terrain ou construction) ou de la plate-forme sis en mer ou du navire où l'hélistation sera installée.

8.3. Une note précisant l'impact sur l'environnement en matière de nuisances sonores, contenant :

- l'état des niveaux sonores avant la mise en place de l'hélistation ;
- un état prévisionnel à terme des mouvements journaliers d'hélicoptères ;
- l'hélicoptère de référence pourvu d'un certificat de limitation de nuisances et les niveaux sonores prévisibles autour de l'hélistation, au cours des manœuvres liées à l'atterrissage et au décollage.

8.4. En outre :

8.4.1. Pour les hélistations terrestres :

8.4.1.1. Un plan de situation au 1/25 000 de référence.

8.4.1.2. Un extrait de plan cadastral ou document équivalent indiquant :

- l'emplacement et les dimensions de la bande dégagée et de l'aire de prise de contact de l'hélistation, les axes d'approche envisagés et les voies d'accès ;
- la cote des obstacles environnants.

8.4.1.3. L'avis écrit du maire de la commune sur le territoire de laquelle est située l'hélistation.

8.4.2. Pour les hélistations en mer :

8.4.2.1. Une carte marine précisant la position de l'hélistation et les cheminements envisagés.

8.4.2.2. Pour les hélistations sur navire ou plate-forme, l'agrément technique préalable (si celui-ci n'a pas été délivré lors de la mise en service du navire ou de la plate-forme support).

Article 9

Modifié par Arrêté du 24 avril 2022 - art. 3

Création, mise en service et fermeture.

9.1. Autorisation ou refus de création.

A réception de la demande d'autorisation, le préfet informe les maires concernés du projet de l'hélistation et leur transmet la note d'impact, visée à l'article 8.3 ci-dessus, pour affichage dans les mairies. Il prescrit au pétitionnaire d'en faire mention dans deux journaux à diffusion régionale.

La décision d'autorisation ou de refus de création du préfet ou du préfet maritime est prise par arrêté motivé après avis 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 sous-directeur régional de la circulation aérienne militaire, du directeur régional des douanes territorialement compétent, du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement et, en ce qui concerne les hélistations en mer, du directeur interrégional de la mer.

L'autorisation de création fixe les conditions dans lesquelles l'autorisation de mise en service sera délivrée et, éventuellement, les restrictions d'usage. Celles-ci peuvent concerner notamment :

- les types d'hélicoptères (par exemple : la classe minimale de performance ou le niveau de nuisances phoniques) ;
- les activités exclues ;
- les jours et heures d'ouverture.

Elles doivent être précisées dans l'autorisation de création.

La création peut être refusée si l'utilisation de l'hélistation est susceptible d'engendrer des nuisances phoniques de nature à porter une atteinte grave à la tranquillité du voisinage.

Le préfet ou le préfet maritime fait connaître sa décision au demandeur avec ampliation aux administrations consultées dans un délai de soixante jours à compter de la date du récépissé de la demande.

Le délai imparti au préfet ou au préfet maritime pour notifier sa décision est porté à quatre-vingt-dix jours à compter de la date du récépissé de la demande en cas de difficultés révélées lors de l'instruction du dossier. Dans ce cas, le demandeur est immédiatement informé par le préfet ou le préfet maritime de la prolongation du délai imparti pour l'instruction de sa demande.

Le préfet ou le préfet maritime rend compte au ministre chargé de l'aviation civile des autorisations accordées.

9.2. Autorisation de mise en service.

La mise en service est autorisée par arrêté du préfet ou du préfet maritime après avis du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile suite à une visite technique. Cette autorisation précise éventuellement les conditions techniques d'utilisation de l'hélistation.

L'autorisation de mise en service est notifiée au créateur avec ampliation aux administrations consultées dans un délai de soixante jours à compter de la réception de la demande de mise en service.

Le préfet ou le préfet maritime peut subordonner son autorisation à la souscription par le créateur de l'hélistation d'un contrat d'assurance couvrant les risques encourus par celui-ci du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'hélistation.

9.3. Modification ou retrait d'autorisation.

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 :

- 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.

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 de l'hélistation, comportant :

- l'état des niveaux sonores 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.

Article 10

Utilisation.

10.1. A titre exceptionnel et sous réserve de l'accord préalable de l'exploitant de l'hélistation, les hélistations destinées au transport public à la demande peuvent être utilisées par les hélicoptères effectuant certaines opérations de travail aérien ou des vols privés. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux hélistations situées dans les agglomérations ou sur les terrasses des immeubles.

Sur ces hélistations spécialement destinées au transport public à la demande, les opérations de travail aérien et les vols privés ne pourront représenter plus du tiers du trafic annuel de la plate-forme. En cas d'abus constaté sur cette limite de trafic annuel, le préfet pourra fermer l'hélistation selon l'article 9.3 ci-dessus.

10.2. Les hélistations destinées au transport public à la demande peuvent être utilisées par les hélicoptères mis en oeuvre par la puissance publique et pour les opérations urgentes d'assistance et de sauvetage.

TITRE III : Hélistations. (Articles 11 à 17)

Chapitre Ier : Dispositions générales (Articles 11 à 13)

Article 11

Modifié par Arrêté du 24 avril 2022 - art. 4

Les hélistations sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel.

Le caractère occasionnel d'utilisation d'une hélistation résulte :

1° Soit de l'existence de mouvements peu nombreux.

Dans ce cas, les deux limitations suivantes devront être respectées :

- le nombre de mouvements annuel inférieur à 200 ;
 - et le nombre de mouvements journalier inférieur à 20,
- (un atterrissage et un décollage constituant deux mouvements).

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 ;

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 précitées, pour :

- 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).

L'opérateur de l'hélicoptère ou son représentant doit en informer les autorités préfectorales avant le début des opérations.

Article 11-1

Création Arrêté du 24 avril 2022 - art. 6

L'autorisation spéciale prévue au 1° de l'article R. 132-1-5 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.

Article 12

Modifié par Arrêté du 24 avril 2022 - art. 7

Les hélistations sont identifiées à l'avance par le pilote commandant de bord.

Sauf pour les opérations d'assistance et de sauvetage, le pilote commandant de bord, l'exploitant ou l'utilisateur de l'hélicoptère doit :

1. Obtenir au préalable l'accord de la personne physique ou morale ayant la jouissance du terrain ou de la plate-forme sise en mer ou du navire servant d'assiette à l'hélistation, d'une part, sur l'utilisation de l'hélistation, d'autre part, sur

l'accessibilité de celle-ci aux représentants de la force publique et aux agents de l'Etat chargés de la vérification des conditions d'utilisation de l'hélicoptère, ainsi qu'aux agents des douanes.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux hélicoptères ayant pour assiette la surface de la mer elle-même. De telles hélicoptères sont cependant soumises à toutes les autres dispositions du présent titre concernant les hélicoptères en mer.
2. Prendre toute mesure appropriée pour signaler l'existence de l'hélicoptère pour éviter les dangers pouvant résulter de son utilisation, notamment si l'hélicoptère est accessible au public.

Article 13

Modifié par Arrêté du 24 avril 2022 - art. 8

Les hélicoptères sont utilisés sous la responsabilité du pilote commandant de bord ou de l'exploitant de l'hélicoptère. En conséquence, les exploitants ou propriétaires d'hélicoptères utilisant des hélicoptères doivent pouvoir justifier d'une assurance ou d'un cautionnement suffisant couvrant les dommages causés aux tiers.

Chapitre II : Hélicoptères à terre (Articles 14 à 15-2)

Article 14

Modifié par Arrêté du 24 avril 2022 - art. 10

Sous réserve des interdictions ou des limitations imposées en application des articles R. 132-1-4 et R. 132-1-6 du code de l'aviation civile, les hélicoptères à terre sont utilisés sans autorisation administrative préalable.

L'autorité préfectorale peut, à tout moment, demander aux opérateurs la liste des mouvements réalisés par un ou plusieurs hélicoptères sur une hélicoptère.

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.

Tout mouvement d'hélicoptère effectué jusqu'à 150 mètres d'une hélicoptère est comptabilisé comme effectué sur cette hélicoptère.

Les seuils de mouvements mentionnés à l'article 11 du présent arrêté sont appréciés sur l'année civile en cours dans le périmètre mentionné à l'alinéa précédent.

Article 15

Modifié par Arrêté du 24 avril 2022 - art. 11

Les hélicoptères à terre peuvent être utilisés à des fins de :

-transport public à la demande et vols locaux avec emport de passagers tels que définis à l'article R. 330-1 du code de l'aviation civile ;

-travail aérien ;

-vols privés,

ainsi que pour les vols de mise en place correspondants.

Toutefois, les manifestations aériennes demeurent soumises aux dispositions spécifiques de l'arrêté interministériel du 10 novembre 2021 relatif aux manifestations aériennes.

Article 15-1

Création Arrêté du 24 avril 2022 - art. 12

Le directeur zonal de la police aux frontières, ou le directeur central de la police aux frontières pour la zone Ile-de-France, est informé de tout vol sur une hélicoptère à terre.

Les opérations de travail aérien agricole et les opérations d'assistance et de sauvetage sont dispensées de cette formalité.

Article 15-2

Création Arrêté du 24 avril 2022 - art. 12

En application du premier alinéa de l'article R. 132-1-6 du code de l'aviation civile, le préfet dresse par arrêté la liste des communes dans lesquelles il impose aux opérateurs et pilotes d'hélicoptères une déclaration préalable d'utilisation d'une hélicoptère à terre en raison de considérations environnementales particulières susceptibles de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement.

L'opérateur de l'hélicoptère ou son représentant transmet au préfet cette déclaration, laquelle indique la localisation précise de l'hélicoptère, l'accord du propriétaire du terrain et la nature des vols prévus, avant le début des opérations.

Les informations concernant la localisation de l'hélicoptère sont les suivantes : identification de la parcelle cadastrale concernée, coordonnées géographiques du point de pose de référence, type, nom et numéro de la voie, complément d'adresse si nécessaire.

La déclaration est valable pour l'année civile en cours.

Chapitre III : Hélicoptères en mer (Article 16)

Article 16

Modifié par Arrêté du 24 avril 2022 - art. 14

16.1. Les hélicoptères en mer doivent être situés dans une zone agréée à cet effet par arrêté du préfet maritime.

16.2. La demande d'agrément de la zone est adressée par l'exploitant en quatre exemplaires au préfet maritime dont dépend l'espace maritime considéré.

Cette demande doit être accompagnée :

a) D'une note précisant l'usage auquel est destinée l'hélicoptère ;

b) D'une carte indiquant la zone devant être utilisée et les cheminements envisagés.

Il est délivré un récépissé de cette demande.

La décision d'agrément ou de refus d'agrément de zone du préfet maritime est prise par arrêté motivé après avis du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, du directeur zonal de la police aux frontières, du directeur régional des douanes, du directeur interrégional de la mer et du sous-directeur régional de la circulation aérienne militaire dans un délai maximal de soixante jours à compter de la date du récépissé de la demande.

Cette décision est notifiée au demandeur avec ampliation aux administrations concernées, dans le même délai.

Si le préfet maritime n'a pas pris sa décision dans le délai susvisé, l'agrément est considéré comme délivré.

16.3. Les dispositions qui précèdent 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.

Chapitre IV : Habilitation à utiliser les hélicoptères (Article 17)

Article 17

Modifié par Arrêté du 24 avril 2022 - art. 16

Les avis prévus à l'article D. 132-4 du code de l'aviation civile sont donnés au vu des conclusions des enquêtes effectuées par les services compétents de la direction générale de la gendarmerie nationale, de la direction générale des douanes et droits indirects et de la direction centrale de la police aux frontières.

L'habilitation à utiliser les hélicoptères ne peut être délivrée que pour une période maximale de cinq ans renouvelable et pourra être retirée à tout moment, notamment en cas d'inobservation des dispositions du présent titre.

Pour la délivrance d'une première habilitation, le titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère doit justifier d'un minimum de 70 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère et de la possession d'une attestation de formation délivrée par un instructeur de vol hélicoptère, indiquant que le pilote a suivi de manière complète et satisfaisante une formation de vol postérieure à la délivrance de sa licence d'au moins cinq heures portant sur son aptitude à utiliser les zones exiguës. Le contenu de cette formation est fixé par une instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

Sont dispensés de la formation complémentaire aux zones exiguës :

- les titulaires d'une licence professionnelle de pilote d'hélicoptère, compte tenu de leur cursus de formation ; et
- les titulaires d'une licence privée de pilote d'hélicoptère justifiant de 300 heures de vol réalisées en cette qualité.

TITRE IV : Restrictions d'utilisation (Articles 18 à 18-2)

Article 18

Modifié par Arrêté du 24 avril 2022 - art. 18

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.

Article 18-1

Création Arrêté du 24 avril 2022 - art. 19

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.

Article 18-2

Création Arrêté du 24 avril 2022 - art. 19

Conformément aux articles R. 132-1-4 et R. 132-1-6 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 :

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 ;

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 du 1° de l'article R. 132-1-5 du code de l'aviation civile.

TITRE V : Dispositions diverses (Articles 19 à 20)

Article 19

Les créations d'hélistations et les utilisations d'hélistations ou d'hélicoptères intéressant les zones de montagne sont soumises aux dispositions de la loi du 9 janvier 1985 susvisée.

Article 20

L'arrêté du 23 février 1988 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères est abrogé.

Article 21

Le directeur général de l'aviation civile, les préfets et les préfets maritimes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme,
BERNARD BOSSON

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire,
CHARLES PASQUA

Le ministre d'Etat, ministre de la défense,
FRANÇOIS LÉOTARD

Le ministre du budget,
NICOLAS SARKOZY

Le ministre de l'environnement,
MICHEL BARNIER

Le ministre des départements et territoires d'outre-mer,
DOMINIQUE PERBEN

CODE DE L'AVIATION CIVILE

Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat (Articles R121-1 à R741-1)

LIVRE Ier : AERONEFS (Articles R121-1 à R170-12)

TITRE III : CIRCULATION DES AERONEFS. (Articles R131-1 à R137-8)

CHAPITRE II : ATERRISSAGE. (Articles R132-1 à R132-4)

Section 1 : Atterrissage et décollage hors d'un aérodrome (Articles R132-1 à R132-1-15)

Sous-section 2 : Atterrissage et décollage des hélicoptères (Articles R132-1-3 à R132-1-9)

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074234/LEGISCTA000045810632?init=true&nomCode=qWGdWA%3D%3D&page=1&query=&searchField=ALL&tab_selection=code&anchor=LEGISCTA000045810632#LEGISCTA000045810632

Article R132-1-3

Création Décret n°2022-746 du 27 avril 2022 - art. 1

Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome. Ces emplacements sont dénommés "hélisturfaces".

Les hélisturfaces ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel.

Article R132-1-4

Création Décret n°2022-746 du 27 avril 2022 - art. 1

Une hélisturface peut être interdite par le préfet ou, pour les hélisturfaces 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.

Article R132-1-5

Création Décret n°2022-746 du 27 avril 2022 - art. 1

Les hélisturfaces sont interdites :

1° Dans les agglomérations, sauf autorisation spéciale délivrée par arrêté préfectoral et réservée à certaines opérations de transport public ou de travail aérien ;

2° Dans des zones situées aux abords des aérodromes définis par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, sauf accord de la personne dont relève l'aérodrome ;

3° Dans les secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense mentionnés à l'article L. 1321-2 du code de la défense, sauf dérogation accordée par le préfet, après avis conforme du ministre de la défense.

L'autorisation spéciale délivrée par le préfet impose pour l'usage de chaque hélisturface 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.

Article R132-1-6

Création Décret n°2022-746 du 27 avril 2022 - art. 1

En dehors des agglomérations, le préfet peut, par arrêté, soumettre à déclaration préalable l'utilisation d'hélisturfaces sur le territoire d'une commune, lorsque cette utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement.

Le préfet peut, dans les mêmes cas, réglementer l'utilisation des hélisturfaces. Cette réglementation peut porter, notamment, sur des limitations du nombre ou de la nature des mouvements d'hélicoptères, les plages horaires d'utilisation ou les manœuvres d'approche, de décollage et d'atterrissage.

Article R132-1-7

Création Décret n°2022-746 du 27 avril 2022 - art. 1

Hors cas de force majeure, d'opération d'assistance ou de sauvetage, seuls peuvent atterrir ou décoller sur une hélisturface les pilotes titulaires d'une habilitation 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.

Article R132-1-8

Création Décret n°2022-746 du 27 avril 2022 - art. 1

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.

Les dispositions des articles R. 132-1-4 à R. 132-1-6 ne sont pas applicables :

1° Aux hélicoptères effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire ;

2° Aux hélicoptères effectuant une mission de protection des personnes et des biens ;

3° Aux hélicoptères qui n'appartiennent pas à l'Etat effectuant une mission d'Etat.

Article R132-1-9

Création Décret n°2022-746 du 27 avril 2022 - art. 1

Un arrêté des ministres chargés des transports, de l'intérieur, de la défense, des douanes et de la mer détermine les prescriptions imposées aux pilotes et aux exploitants d'hélicoptères pour l'utilisation des hélisturfaces, en vue d'assurer le respect des dispositions de la présente sous-section, et fixe notamment :

1° Les seuils et critères d'appréciation du caractère occasionnel de l'utilisation d'une hélisturface ;

2° Les obligations d'information ou de communication mises à la charge des pilotes et exploitants d'aéronefs pour justifier du respect des obligations prévues à la présente sous-section ;

3° Les conditions de délivrance de l'habilitation mentionnée à l'article R. 132-1-7 ;

4° Les prescriptions encadrant l'utilisation des hélisturfaces en mer.

ANNEXE N°5 : LISTE DES PERSONNES RENCONTREES OU CONTACTEES PAR LA MISSION

ORGANISMES DE NIVEAU NATIONAL

SERVICES DE L'ETAT

- Direction générale de l'aviation civile (DGAC)
 - Gendarmerie du transport aérien (GTA)
Général Jean-Pierre Gesnot, commandant
 - Direction du transport aérien (DTA)
 - Sous-direction du développement durable (SDD)
Caroline Gibon, adjointe à la sous-directrice
Ludwig Vallois, chef du bureau environnement sonore et impacts territoriaux
Pascal Thibaudin, adjoint au chef du bureau
Jean-Claude Guilpin, chef du bureau de la performance environnementale des aéronefs
Guillaume Van Reysel, chef du bureau du climat et de la qualité de l'air
 - Sous-direction de la construction aéronautique (SDC)
Carine Donzel-Defigier, adjointe au sous-directeur
 - Direction de la sécurité de l'aviation civile
Florence Leblond, chargée de mission développement durable, coordinatrice nationale environnement
 - Mission aviation légère, générale et hélicoptères (MALGH)
Pierre-Yves Huerre, chef de la mission

RIVERAINS

- Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA) (13/11/19) :
Jean-Claude Molho, vice-président UFCNA

PROFESSIONNELS

- Union Française de l'Hélicoptère (UFH)
Thierry Couderc, délégué général
Pierre-Olivier Mathian, coprésident de l'UFH, président de la commission des industriels de l'hélicoptère et du vol vertical
- Syndicat national des exploitants d'hélicoptères (SNEH)
Christophe Rosset, président
- Fédération française d'hélicoptères (FFH)
Michel Mery, président
- Airbus Helicopters
Pierre-Olivier Mathian, directeur au sein de la communication
Delphine Alléhaux, responsable des programmes recherche et innovation
Julien Caillet, chef du service acoustique
Tomasz Krysinski, directeur R&T

PRESQU'ILE DE SAINT-TROPEZ

SERVICES DE L'ETAT

- Préfecture
Evence Richard, préfet du Var
Éric de Wispelaere, sous-préfet de Draguignan
- Direction de la sécurité de l'aviation civile - Sud-Est (DSAC/SE)
Yves Tatibouet, directeur

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ (CCGST)

Jean Plénat, vice-président
Pierre Fourques, président de VILLAGE AIR CONSEIL
Alex Merhy, consultant

RIVERAINS

Jean-Claude Molho, président HALTE HÉLICO
Maitre Kevin Brigand, conseiller juridique HALTE HÉLICO

PROFESSIONNELS

Franck Goldnadel, président du directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur

LA REUNION

SERVICES DE L'ETAT

- Préfecture
Jacques Billant, préfet de La Réunion
Gérard Martin, directeur des sécurités
- Direction de la sécurité de l'aviation civile – Océan Indien (DSAC/OI)
Jonathan Gilad, directeur
Laurent Demoustier, adjoint au directeur

PARC NATIONAL DE LA REUNION

Jean-Philippe Delorme, directeur
Paul Ferrand, directeur-adjoint
Isabelle Jurquet, cheffe du service appui aménagement et développement durable (SAADD)
Cécile Le Gall, chargée de mission réglementation, SAADD

RIVERAINS

Philippe Loutellier, président de Kolair
Gladys Chaillet, Kolair
Gaëtan Hoarau, président de l'Association citoyenne de Saint-Pierre (ACSP)
Olivier Gris, collectif Peter Both à Cilaos, membre de l'ACSP

PROFESSIONNELS

Fabrice Lourme, directeur général Corail Hélicoptères

ALPES DU NORD

SERVICES DE L'ETAT

- Préfectures de Savoie et de Haute Savoie
Alain Espinasse, préfet de Haute-Savoie
Pascal Bolot, préfet de la Savoie
Christophe Hériard, sous-préfet d'Albertville
Rémy Darroux, sous-préfet de Bonneville
- Direction de la sécurité de l'aviation civile – Centre-Est (DSAC/CE)
Muriel Preux, directrice
Cécile du Cluzel, adjointe à la directrice
Nathalie Spyckerelle, chargée d'affaires environnement
Thierry Lhommeau, chef de la division transport aérien
Géraldine Marchand-Demoncheaux, chef de la division régulation et développement durable

PROFESSIONNELS

Tristan Serretta, président-directeur général de SAF AEROGROUP

ÎLE-DE-FRANCE

PROFESSIONNELS

- Aéroports de Paris (ADP)
 - Direction de l'aéroport de Paris-le Bourget Airport et des aérodromes d'aviation générale
Sébastien Couturier, directeur
Olivier Delatte, adjoint au directeur
Christophe Bolon, chargé des aérodromes d'aviation générale
Laurent Kaddouch, responsable du pôle exploitation
Laurent Morel, chef de projets opérations aéroport
- Société Hélicfirst
Rébecca Moreau, directrice générale