

**AVIS Association Citoyenne de Saint-Pierre-REUNION (ACSP-REUNION),
Membre de la CCE Pierrefonds-aéroport,
Ile de La Réunion,**
relatif à LA REVISION DE LA REGLEMENTATION APPLICABLE AUX HELISURFACES, COMPRENANT
DEUX DECRETS ET UN ARRETE

Consultation publique du 24/02/2022 au 17/03/2022.

<http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-du-public-concernant-la-revision-de-a2607.html>

Il est indiqué :

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

Sont soumis à la présente consultation du public un ensemble de ces trois projets constituant une réforme conséquente de l'utilisation des hélicoptères sur tout le territoire-

En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement,

- un projet de décret modifiant la section 3 du chapitre II du titre III du livre Ier de la partie réglementaire (Décrets simples) du code de l'aviation civile, relative à l'atterrissage et au décollage des hélicoptères d'une part,
- un projet de décret instituant une sanction administrative en cas de méconnaissance des règles encadrant l'utilisation des hélicoptères d'autre part et, enfin,
- un projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères

Notre avis.

Préalable : Le manquement démocratique majeur du Ministère de la Transition écologique :

Alors que cette consultation concerne tout le territoire national, y compris La Réunion, où le modèle touristique hélico impacte et dénature l'île, aucune diffusion de cette information n'a été effective, ne serait-ce envers les membres des Commissions Consultatives Environnement des 2 aéroports de La Réunion, ni mêmes envers les associations de riverains pourtant connues de la préfecture locale.

Alors que le contexte précise « *la nécessaire maîtrise des nuisances sonores générées, se heurtant aux critiques tant des riverains que des élus locaux.* »,

ce procédé peu transparent démontre la volonté claire de faire en sorte que les populations locales, non informées, ne puissent réellement faire valoir leur droit à vivre dans un Environnement sain, sans les impacts réels de pollution sonore et atmosphérique qu'elles subissent.

Il y a là un manquement démocratique majeur ne pouvant qu'accentuer la perte de crédibilité du Ministère de la Transition écologique, ainsi que celle de l'Aviation Civile en France.

Sur le mode de consultation internet, là encore, on notera encore en 2022 la médiocrité du site des consultations publiques, où il n'est même pas possible de joindre un fichier format pdf présentant son avis formalisé selon son choix.

1/ La présentation du contexte :

Une présentation biaisée et erronée, qui occulte la problématique de la pollution sonore hélicos qui a explosé et atteint un niveau record fin 2019 (avant covid) à l'île de La Réunion. Et qui se poursuit, avec justement une multiplication des nuisances du fait de l'augmentation de circuits-courts vers des hélisurfaces en zone de rivière ou de montagne par exemple.

Oser affirmer « **une libre utilisation des hélisurfaces en dehors des agglomérations, s'est révélée globalement satisfaisante sur l'ensemble du territoire national, à l'exception notable de la presqu'île de Saint-Tropez** » est un mensonge éhonté de la part du Ministère de la Transition écologique, qui occulte la situation dégénérée à l'île de La Réunion, à moins que l'Aviation Civile ne considère pas La Réunion comme faisant partie intégrante du territoire français ?

Le contexte énoncé est volontairement présenté de façon tendancieuse et erronée en affirmant sans aucune validité démontrée le « **besoin très important de transport public par hélicoptère à la demande ...** »

Ce n'est pas sérieux.

Il n'y a aucune justification d'utilité publique ni économique, ni environnementale à cette affirmation !

Aussi bien dans la presqu'île de Saint-Tropez qu'à l'île de La Réunion et sur tout le territoire national, si l'utilité de l'hélico dans les missions de service public est unanimement reconnue, sa nécessité absolue pour le transport de personnes dans le domaine du loisir n'est aucunement démontrée.

Cette consultation est donc faussée dès le départ car elle est orientée à partir d'un postulat non justifié du soi-disant « **besoin très important de transport public par hélicoptère à la demande** ».

Ce projet ne répond absolument pas à la résolution des problématiques des pollutions sonores et atmosphériques.

Il apparaît, de toute évidence que la santé humaine et la transition écologiques ne sont pas prises en compte par le Ministère de la Transition Ecologique en France.

2/ Sur l'objectif :

2.1 Concernant le projet de décret simple

« consolider la réglementation dans l'objectif de permettre au préfet d'apporter les réponses requises au niveau local, selon les spécificités du territoire concerné et les enjeux qui y sont identifiés. »

2.1 Etendre la compétence du préfet qui pourrait prendre « *les mesures complémentaires qu'il jugerait localement justifiées pour tout type d'hélicoptère à terre ... dans et hors agglomérations* » Ainsi avec l'obligation d'une « *déclaration préalable d'utilisation des hélicoptères* » « *lorsque des difficultés existent localement* », le préfet pourrait alors « *obtenir des informations qui sont souvent manquantes pour assurer un contrôle efficace des hélicoptères* » ...

Il y a dans cet objectif

- la reconnaissance implicite du manque de données environnementales utiles et indispensables pour un état des lieux et un suivi objectif des impacts du trafic hélicoptères, polluant sonore et atmosphérique.

→ Nous demandons la création systématique des données du nombre de mouvements.

Le soi-disant contrôle potentiel n'est que « poudre aux yeux », tout le monde le sait, les moyens de contrôles sont quasi-inexistants.

L'Etat peut-il indiquer à ce sujet un état actualisé de situation, un ratio contrôles/hélicoptères ... ?

Nouvel article Art. D. 132-6-1

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

→ Il n'y a aucune précision (ABSOLUMENT RIEN) sur la nature des éléments obligatoires dans la déclaration pour « ouvrir » une hélicoptère !

RIEN sur les impacts potentiels ni même la sécurité !

C'est irresponsable.

C'est une véritable escroquerie que ce projet de « déclaration préalable » en l'état, pour des hélicoptères dont les impacts sur la santé publique et l'environnement ne peuvent être niés.

Ceci est inacceptable.

2.2 Concernant le projet d'arrêté :

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

Sur le plan formel, les dispositions du titre III relatif aux hélistations sont réorganisées par chapitre thématique par souci de cohérence et de lisibilité. En particulier, certaines dispositions précédemment dispersées dans le corps de l'arrêté, sont regroupées dans un nouveau titre IV, dédié aux restrictions. Il procède enfin à la mise à jour de certaines dispositions datées.

Il complète le régime juridique applicable aux hélistations à terre par deux articles nouveaux :

- l'article 14, qui donne des outils aux préfets pour permettre le contrôle de l'activité d'une hélistation, et*
- l'article 15-2 qui prévoit les conditions et les modalités pratiques de la mise en œuvre de la déclaration préalable, prévue dans le projet de décret simple.*
- Il prévoit enfin à son article 1-1 la possibilité, sous conditions, que certains aéronefs dits « VTOL » (vertical take-off and landing) puissent utiliser les hélistations.*

Note ACSP-REUNION : VTOL = le business des « taxis volants » ... (<https://leshorizons.net/vtol/>)

1. Après l'article 1er de l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères, est inséré l'article 1-1 ainsi rédigé :

« Article 1-1 - Au sens du présent arrêté, un VTOL (vertical take-off and landing) est un aéronef plus lourd que l'air à décollage et atterrissage verticaux remplissant l'ensemble des conditions suivantes :

- 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. »

→ En clair, après avoir intégré les « taxis volants » dans l'arrêté, il est donné tout pouvoir au préfet pour autoriser l'autorisation des VTOL sur les hélistations !

Cela revient, à institutionnaliser le trafic de passagers par taxis volants, là encore, sans aucune prise en compte des impacts sur la santé et l'Environnement !

Une hérésie en plein changement climatique !

2. Modification article 11 :

Article 11 actuel :

Art. 11. - Les hélicoptères sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel. **Le caractère occasionnel d'utilisation d'une hélicoptère résulte:**

- 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).

- Soit de mouvements relativement nombreux pendant une période courte et limitée. Ce cas correspond à des événements exceptionnels et temporaires, pour des vols de travail aérien susceptibles d'engendrer des dépassements des limitations précitées.

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

En cas d'utilisation d'une hélicoptère à moins de 150 mètres d'une habitation ou de tout rassemblement de personnes, à l'extérieur des agglomérations telles que définies à l'article 3 ci-dessus, les personnes ayant la jouissance des lieux concernés peuvent demander au préfet de faire cesser les nuisances phoniques répétitives.

En outre, l'utilisation d'une hélicoptère par un pilote ou un utilisateur donné peut être interdite par le préfet ou le préfet maritime:

- S'il en résulte des nuisances phoniques ayant porté une atteinte grave à la tranquillité du voisinage;

- S'il en a été fait un usage incompatible avec le caractère occasionnel de l'hélicoptère; dans ce dernier cas, l'interdiction ne fait pas obstacle à la demande de création d'une hélicoptère sur l'emplacement considéré.

Article 11 nouveau en projet :

« Article 11 - Les hélicoptères sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel.

Le caractère occasionnel d'utilisation d'une hélicoptère 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 hélicoptères 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. »

→ En 2022, un arrêté de l'Etat français régissant l'activité sur une hélisurface, ne définit même pas réglementairement une hélisurface : ni diamètre, ni périmètre de sécurité autour, ni les conditions environnementales, ... **RIEN.**

→ Incroyable mais vrai, il n'existe AUCUNE LIMITE du nombre de mouvements sur une hélisurface qui serait exploitée dans le cadre d'école de pilotage hélico !

→ AUCUNE LIMITE pendant 3 jours par semaine, et 3 mois consécutifs (!) pour des vols avec transport de passagers dans le cas d'évènements exceptionnels, sur lesquels AUCUNE PRECISION ni justification n'est apportée !

Un FLOU artistique qui n'est pas raisonnable du Ministère de la Transition écologique.

Ou bien serait-il devenu le Ministère de la Régression écologique ?

L'article 14 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 14 - Sous réserve des interdictions ou des limitations imposées en application de l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile, les hélisurfaces à terre sont utilisées 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 hélisurface.

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'hélisurface peut lui être interdite par le préfet.

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

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

→ Très grave, une hélistation peut être utilisée à partir d'une simple déclaration, sans autorisation préalable, et sans AUCUNE ETUDE d'IMPACT et sans AUCUN CONTROLE initial ! Il n'y a même pas d'obligation réglementaire de communication régulière et systématique du nombre de mouvements !

→ Nous demandons d'inscrire dans la loi l'obligation pour l'Etat de création de ces données environnementales, étude préliminaire des impacts potentiels sur la santé et l'environnement, recensement du nombre de mouvements sur toutes les structures aussi bien à la Réunion que sur tout le territoire national, et l'obligation de diffuser au public ces informations quant aux effets du bruit des aéronefs sur la santé, comme ce qui est fait pour les informations relatives à la pollution de l'air.

Après l'article 18, sont insérés les articles 18-1 et 18-2 ainsi rédigés :

« Article 18-1 - Pour les hélistations mentionnées à l'article 7, le volume de trafic peut être limité par le préfet. Cette limitation est variable selon les plates-formes et elle est à apprécier par l'autorité préfectorale en fonction des critères d'environnement et d'usage. Si le préfet décide de limiter le trafic, les nombres maximaux de mouvements qu'il fixe ne peuvent pas être supérieurs à 5 000 par an et 100 par jour. »

« Article 18-2 - Conformément à l'article D. 132-6-1 du code de l'aviation civile, l'utilisation d'une hélisurface mentionnée à l'article 11 peut être restreinte ou interdite par le préfet ou le préfet maritime notamment dans les cas suivants :

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 hélicsurface 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 de l'article D. 132-6-2 du code de l'aviation civile. »

→ Jusqu'à 100 mouvements par jour pour chaque hélistation, tout le monde peut aisément comprendre le pouvoir de nuisance possible sur un tout petit territoire comme La Réunion. Ce projet ne tient absolument pas compte ni de l'évolution de la population ni de l'Environnement, en maintenant ces recommandations de 1995, datant de 27 années ! Les concepteurs de ce projet ne connaissent pas le GIEC et ses alertes ! L'Ancien Monde nous amène dans le mur !

2.3 Concernant le projet de décret en Conseil d'Etat

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

Projet :

« Article R. 160-16 – Le non-respect des mesures prises en application des dispositions des articles D. 132-6-1 et D. 132-6-2 est passible d'une amende administrative dont le montant ne peut excéder 750 € pour une personne physique et 3 750 € pour une personne morale par manquement constaté.

« Article R. 160-17 – L'amende administrative instituée à l'article R. 160-16 est prononcée à l'encontre du pilote commandant de bord ou de l'exploitant d'hélicoptère par le préfet territorialement compétent pour réglementer, limiter ou interdire l'utilisation d'une hélicsurface en application de l'article D. 132-6-1 ou pour délivrer l'autorisation prévue à l'article D. 132-6-2.

«Aucune amende ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

→ Nos concitoyens découvrent avec surprise la grande mansuétude avec laquelle sont traités des pilotes d'hélicoptères qui volent sur nos têtes (avec les risques potentiels), en cas d'infraction à la réglementation.

L'amende est d'un niveau ridicule par rapport au chiffre d'affaires des compagnies !

→ Notre demande :

L'article R. 160-16 doit être complété par les infractions mentionnées à l'article R. 571-97-1 du code de l'environnement, à savoir

1° De pratiquer les vols interdits en application de l'article L. 571-7 ;

2° De ne pas respecter les procédures à moindre bruit mentionnées à l'article R. 571-31-3 ;

3° De ne pas tenir à jour le registre prévu à l'article R. 571-31-5 ou de ne pas le laisser consulter. »

De plus, cet article doit prévoir des contraventions de 5^{ème} classe (à savoir 1500 euros, et 3000 euros en cas de récidive) afin d'être plus dissuasives.

Ainsi, l'article R. 160-16 est doit être modifié et complété comme suit :

« Le non-respect des mesures prises en application des dispositions des articles D. 132-6-1 et D. 132-6-2, et de l'article R.571-97-1 du code de l'environnement, est passible d'une amende administrative de 5^{ème} classe par manquement constaté. »

2.4 Ce projet « oublié » délibérément les dérives sur l'île montagneuse de La Réunion.

La réglementation actuelle ?

Article L363-1 Code de l'Environnement modifié par LOI n°2021-1104 du 22 août 2021 - art. 231

La réglementation actuelle indique « Dans les zones de montagne, à l'exception des aéronefs sans personne à bord, et la dépose de passagers par aéronefs motorisés à des fins de loisirs sont interdites, sauf sur un aéroport au sens de l'article L. 6300-1 ... »

Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

Article 4

*Dans les départements d'outre-mer, les zones de montagne comprennent les communes et parties de communes situées à une altitude supérieure à **500 mètres dans le département de la Réunion** et à **350 mètres dans les départements de la Guadeloupe et de la Martinique.***

En clair,

- jusqu'à 500m d'altitude, la dépose de passagers est actuellement permise à La Réunion, ce qui a multiplié la pollution sonore par les circuits-courts qui banalisent l'utilisation de l'hélico
- au-dessus de 500 m d'altitude, la notion de « loisirs » est détournée, sous prétexte « professionnel » type photographie ...

→ **Cette réglementation est obsolète** et ne tient absolument pas compte

- de l'explosion de la population qui a triplé en 60 ans sur une île de 2500 km², soit l'équivalent d'un carré de 50 km de côté !
- de la nécessaire préservation des milieux naturels dans une île dont 40% est parc national, en partie classé Patrimoine mondial de l'Humanité
- de l'urgence climatique et de la nécessité de réduire l'émission des GES (gaz à effet de serre).
Il est donc essentiel de limiter et donc réduire l'utilisation des hélicoptères aux fins de loisirs, hélicoptères consommateurs massifs de kérosène.

Dans un cadre spécifique à La Réunion, et en accord avec nos justifications précédentes, nous demandons que

→ **Seules des opérations de service public (secours, sécurité, transports d'utilité publique ou essentiels) soient autorisées hors aéroports et hélistations ministérielles :**

→ **aucune dépose autre possible, à toute altitude.**

Ainsi, nous demandons la suppression de la possibilité de dépose-reprise de passagers hélico, hors aéroports et hélistations ministérielles, même au-dessous de 500m d'altitude.

L'évolution souhaitable des règles générales et spécifiques du code de l'environnement.

La réglementation est obsolète, les altitudes réglementaires actuelles ne nous protègent absolument pas du bruit et des vibrations.

- Les règles de survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux sont précisées par les arrêtés du 10 octobre 1957 et du 17 novembre 1958 et datent donc de près de 65 ans !!!

→ **Nous demandons la révision urgente des altitudes réglementaires de survols, à adapter en fonction des territoires, de façon à réduire les impacts de pollution sonore.**

En résumé,

Ce projet ministériel de révision de la réglementation applicable aux hélisurfaces (ainsi que celle relative aux hélistations en faveur des VTOL),

- procède sans réelle information ni concertation publique, un déni de démocratie
- repose sur un postulat « le besoin très important de transport public par hélicoptère à la demande » partisan, faisant le jeu du lobby hélicos, contraire à l'intérêt général
- ne tient absolument pas compte, ni de l'évolution de la population, ni de l'Environnement, ni des alertes du GIEC et de la nécessaire transition écologique
- est un projet de l'Ancien Monde », maintenant une réglementation obsolète, de 1995, datant de 27 années, et ne touchant pas aux règles de survols datant de plus de 60 années !
- a pour finalité essentielle de protéger déraisonnablement le business hélico en facilitant l'installation d'hélistations un peu partout grâce à une procédure déclarative simplifiée, totalement floue, occultant de fait tous les impacts sanitaire, environnementaux, et même l'aspect sécurité !

En conclusion,

Ce projet en l'état n'est donc ni sérieux, ni responsable de la part du Ministère français de la « Transition écologique » !

Il doit être retravaillé pour enfin prendre en compte l'intérêt général, la sécurité, les impacts sanitaires (pollution sonore) et environnementaux, dans le contexte du monde réel actuel et futur.

Nous demandons la prise en compte de nos remarques et propositions exprimées dans cet avis.



Pour l'Association Citoyenne de St-Pierre-REUNION, le 14 mars 2022

Membre de la CCE Pierrefonds-aéroport FMEP (Ile de La Réunion)

Le président, Gaëtan Hoarau

Tel : 0692 87 96 12

Site : <http://citoyennedestpierre.viabloga.com/>

Facebook : <https://www.facebook.com/acsp974/>

Mail : acsp974@gmail.com

Représentant un ensemble d'associations et de collectifs de L'île de La Réunion qui se mobilisent pour un Environnement sain, sans cette pollution sonore d'un tourisme aérien de loisirs contraire à la transition écologique. (Cf courrier du 28/02/2022 à Monsieur le Président de l'ACNUSA)