



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

RÉDUCTION DES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES GÉNÉRÉES PAR LES HÉLICOPTÈRES

ACTUALITÉS JURIDIQUES

Juillet 2023

SOMMAIRE

CONTEXTE	2
I. NUISANCES GÉNÉRÉES PAR LES HÉLICOPTÈRES : RÉGLEMENTATION ET MISE EN ŒUVRE EN 2023	3
A. Etat et évolutions de la réglementation	3
B. Bilan estival 2022 sur la presqu'île de Saint-Tropez	6
II. ENJEUX ET LIMITES DANS L'APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE	8
III. PROPOSITIONS DE PISTES DE MAÎTRISE DES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES GÉNÉRÉES PAR LES ACTIVITÉS HÉLIPORTÉES	11
A. Sur le court terme : Objectiver et garantir la transparence des données relatives aux activités héliportées	11
Proposition n°1 : Déployer un système efficient et des méthodes adaptées de quantification du trafic des hélicoptères	11
Proposition n°2 : Garantir la publicité et l'accessibilité des données sur la mise en œuvre de la réglementation en vigueur	12
B. Sur le moyen terme : Évolution et mise en cohérence de la réglementation en vigueur	13
Proposition n°3 : Mise en place d'un régime d'autorisation simple pour la création d'hélistances hors agglomération	13
Proposition n°4 : Augmentation des distances minimales exigées entre hélistances	14
Proposition n°5 : Objectiver les procédures de sanction	15
C. Long terme : Mieux structurer l'accueil des activités héliportées dans les territoires	15
Proposition n°6 : Augmenter le nombre d'hélistations au détriment de la multiplication des hélistances	15
CONCLUSION	17

CONTEXTE

En 2022, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a conduit une mission visant à présenter les nuisances générées par les hélicoptères et identifier les pistes d'évolutions législatives et/ou réglementaires envisageables pour garantir l'acceptabilité des activités hélicoptérées auprès des populations environnantes. La conduite de cette mission a donné lieu, en juillet 2022, à la publication et à la transmission au Gouvernement ainsi qu'au Parlement d'un rapport d'études sur les nuisances sonores des hélicoptères, en réponse aux nombreux signalements de nuisances effectués lors de l'été aéronautique 2021.

Ce rapport a permis de comprendre les sources des nuisances générées par les hélicoptères utilisés de manière intensive pour du transport public et les bases réglementaires en la matière, avec un focus sur les situations de la presqu'île de Saint-Tropez et de l'île de La Réunion.

Depuis, le droit positif en la matière a fait l'objet de plusieurs évolutions législatives et réglementaires et des actions ont été menées par les associations de riverains et les collectivités concernées pour éviter de reproduire le pic de nuisances constatées lors de la saison estivale 2021. Les collectivités territoriales concernées sont intervenues sur le plan opérationnel et au niveau judiciaire.

La saison aéronautique estivale 2022 a été marquée par une certaine désorganisation du secteur du transport aérien et par un contexte géopolitique qui n'a pas été sans conséquence sur la fréquentation touristique des territoires les plus impactés par l'usage intensif des hélicoptères utilisés comme « taxis ». La présente note :

- Présente succinctement les récentes évolutions normatives encadrant les activités hélicoptérées, afin d'en limiter les nuisances ;
- Insiste sur les enjeux et propose des solutions concrètes, qui pourraient s'ajouter aux actions mises en œuvre en vue de rétablir la confiance entre les différents acteurs (autorités publiques, exploitants d'hélicoptères et riverains impactés), notamment en réduisant à la source les nuisances et en optimisant les trajectoires suivies¹.

Comme le rapport l'ayant précédée, cette note vise exclusivement les nuisances des hélicoptères assurant des missions de transport de passagers (hors missions de secours ou de sécurité civile et missions de travail aérien) Elle s'appuie principalement sur les exemples de la presqu'île de Saint-Tropez et de l'île de La Réunion, où les impacts de l'usage intensif des hélicoptères sont les plus forts pour la santé humaine et la biodiversité.

¹ Ces deux étapes de l'approche équilibrée ayant été développées de manière très complète par le rapport de juillet 2022 (cf. <https://vu.fr/jsFm>) et ne présentant pas de nouveautés particulières ne seront pas abordées par la présente note.

I. NUISANCES GÉNÉRÉES PAR LES HÉLICOPTÈRES : RÉGLEMENTATION ET MISE EN ŒUVRE EN 2023

Les activités hélicoptées peuvent être accueillies soit sur :

- des hélistations, qui sont des aérodromes, au sens de la réglementation internationale, réservés à l'usage exclusif des hélicoptères (cf. Annexe 14 OACI Volume II : Hélistations) ;
- des hélisurfaces qui peuvent être définies comme « *des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel* » (cf. [Article 11 de l'arrêté modifié du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères](#)).

Ces installations représentent ainsi les principales interfaces des activités hélicoptées avec leur environnement et les populations locales, de sorte que la réglementation en vigueur en matière de gestion des nuisances de ces activités repose quasi-essentiellement sur l'encadrement de ces deux types d'aires d'accueil (création, conditions voire restrictions d'utilisation).

A. ÉTAT ET ÉVOLUTIONS DE LA RÉGLEMENTATION

Plusieurs dispositions régissent la protection de l'environnement sur les hélistations et hélisurfaces (cf. rapport page 13)². Elles se répartissent entre dispositions à portée nationale et dispositions à portée locale.

La réglementation applicable concernant les activités hélicoptées et les nuisances qu'elles peuvent générer	
Territoires concernés	Réglementations en vigueur
National	Arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères dans sa version modifiée par l'Arrêté du 24 avril 2022.
	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
	Article L. 363-1 du code de l'environnement dans sa version modifiée par l'article 63 de la « loi 3DS » ³
Presqu'île de Saint-Tropez	Arrêté préfectoral du 21 juin 2022, portant réglementation des hélisurfaces sur les communes de Ramatuelle, Saint-Tropez, Gassin, Grimaud, Cogolin, La Mole, La Croix-Valmer et Sainte-Maxime
La Réunion	Arrêté n°DIR-2022-203 du 3 octobre 2022 portant réglementation du survol motorisé et des déposes en hélicoptère en cœur du Parc National de La Réunion.

²Cf. page 13 [rapport ACNUSA « Nuisances sonores des hélicoptères : Mise en œuvre de la réglementation sur certains territoires sensibles »](#), juillet 2022 pour une présentation plus détaillée.

³ [Loi n°2022-217 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et la simplification de l'action publique locale.](#)

L'article 14 de l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères prévoit que : « *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 hélisurfaces à terre sont utilisées sans autorisation administrative préalable* ». Sur ce point, le Conseil d'Etat a considéré dans sa décision en date du 7 novembre 2022 (n°461152), que l'arrêté du 6 mai 1995 « *ne peut être considéré comme illégal en tant qu'il ne prévoit pas d'autorisation pour la création et l'utilisation des hélisurfaces.* »

Le décret du 27 avril 2022 a, en complément, précisé que la création d'hélisurfaces est interdite « *dans les agglomérations, sauf autorisation spéciale délivrée par arrêté préfectoral et réservée à certaines opérations de transport public ou de travail aérien* »⁴. Ainsi le développement des hélisurfaces est favorisé en dehors des agglomérations.

Ce décret autorise également une gestion déconcentrée des hélisurfaces hors agglomération, en reconnaissant au préfet la compétence pour réglementer ces dernières. Il s'inscrit ainsi dans la logique initiée par l'arrêté du 24 avril 2022 modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères, qui introduit la possibilité pour le préfet d'interdire ou de restreindre l'utilisation d'une hélisurface lorsque ses conditions d'utilisation ne sont pas respectées ou que le nombre de mouvements annuels est atteint. Pour l'appréciation de ces conditions, il y a lieu de relever que l'arrêté du 6 mai 1995 modifié prévoit que le caractère occasionnel d'utilisation d'une hélisurface résulte :

- soit de l'existence de mouvements réguliers peu nombreux (à raison d'un nombre annuel inférieur à 200, et un nombre journalier inférieur à 20) ;
- soit de mouvements relativement nombreux pendant une période courte et limitée.

Tout mouvement d'hélicoptère effectué jusqu'à 150 mètres d'une hélisurface est comptabilisé comme effectué sur cette hélisurface, et un atterrissage et un décollage constituent deux mouvements.

L'article 12 de l'arrêté du 24 avril 2022 a introduit un article 15-2 au sein de l'arrêté du 6 mai 1995, qui prévoit que, « *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* ».

De plus, en vertu de l'article 2 du décret du 27 avril 2022, le préfet peut prononcer des amendes administratives en cas de non-respect des règles relatives à l'utilisation des hélisurfaces.

Le préfet du Var en 2022⁵ et celui de La Réunion en 2023⁶ sont les seuls à s'être saisis de cette nouvelle réglementation. D'autres préfets, représentants de l'Etat dans des départements où certains territoires subissent les impacts du développement de services de transport de passagers à la demande par voie aérienne, ont attendu les premiers retours d'expérience.

Cette gestion déconcentrée des hélisurfaces est notamment illustrée par l'adoption de l'arrêté préfectoral du 21 juin 2022, portant réglementation des hélisurfaces sur les communes de Ramatuelle, Saint-Tropez, Gassin, Grimaud, Cogolin, La Mole, La Croix-Valmer et Sainte-Maxime.

⁴ Article R. 132-1-5 du code de l'aviation civile

⁵ Cf. Arrêté préfectoral du 21 juin 2022 portant réglementation des hélisurfaces sur les communes de Ramatuelle, Saint-Tropez, Gassin, Grimaud, Cogolin, La Mole, La Croix-Valmer et Sainte-Maxime (détaillé *infra*.)

⁶ Le préfet de La Réunion a pris, le 11 janvier 2023, 5 arrêtés réglementant respectivement l'utilisation des hélisurfaces du Col des Bœufs, de la Rivière des Galets, de Deux Bras, de Bord Martin et de Dos d'Âne situées sur la commune de la Possession. Ces arrêtés définissent, conformément aux spécificités locales, les conditions et restrictions d'utilisation applicables à ces 5 hélisurfaces (articles 1 à 6) et le système de sanction associé au contrôle du respect de ces dispositions (article 8).

Comparaison des dispositions nationales et locales applicables aux hélisurfaces de la presqu'île de Saint-Tropez	
National (arrêté du 6 mai 1995)	Arrêté préfectoral du 21 juin 2022 portant réglementation des hélisurfaces sur les communes de Ramatuelle, Saint-Tropez, Gassin, Grimaud, Cogolin, La Mole, La Croix-Valmer et Sainte-Maxime)
<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre annuel de mouvements doit être inférieur à 200 • Le nombre journalier de mouvements doit être inférieur à 20 <p style="text-align: center;">(Article 11)</p>	<p>Sur les périodes du 1^{er} janvier au 14 juin, et du 16 octobre au 31 décembre inclus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation interdite de nuit (la nuit commence 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil). • Le nombre quotidien de mouvements générés, par l'utilisation d'une hélisurface à usage privatif est limité à 4, avec une limite hebdomadaire de 8 mouvements. • Le nombre quotidien de mouvements générés par l'utilisation d'une hélisurface commerciale est limité à 4, avec une limite hebdomadaire de 16 mouvements. <p>Sur la période du 15 juin au 15 octobre inclus :</p> <p>Pour les hélisurfaces à usage privatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation interdite avant 10h00 et après 20h00 et entre 13h00 et 16h00 ; • Le nombre quotidien de mouvements est limité à 4, avec une limite hebdomadaire de 8 mouvements. <p>Pour les hélisurfaces à usage commercial :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation interdite avant 10h00 et après 20h00, sur les communes de Ramatuelle, Saint-Tropez, Gassin, Grimaud, La Croix-Valmer, La Mole, Sainte-Maxime et Cogolin, entre 13h00 et 16h00, seuls les décollages des hélicoptères déjà stationnés sur l'hélisurface sont autorisés, aucun atterrissage n'étant par contre autorisé. • Le nombre quotidien de mouvements est limité à 8, avec une limite hebdomadaire de 20 mouvements <p>En raison de l'existence de l'aéroport de la Mole et de l'hélistation de Grimaud, les mouvements sur les hélisurfaces à usage commercial sur ces deux communes sont limités à 2 quotidiens sur toute l'année.</p> <p style="text-align: center;">(Article 6)</p>
<p>Tout mouvement d'hélicoptère effectué jusqu'à 150 mètres d'une hélisurface est comptabilisé comme effectué sur cette hélisurface.</p> <p style="text-align: center;">(Article 14)</p>	<p>Pour les hélisurfaces à usage commercial, la distance entre deux points de poser de référence devra être égale au moins à 300 mètres</p> <p style="text-align: center;">(Article 6)</p>

Les règles édictées localement sont plus restrictives que celles contenues dans l'arrêté de 1995. Ces restrictions supplémentaires ont été contestées par les exploitants d'hélicoptères devant le juge des référés suspension du TA de Toulon (Requête TA n° 2201643).

Ces sociétés ont estimé, pour demander la suspension de l'exécution de l'arrêté préfectoral du 21 juin 2022, que la limite du nombre de mouvements à 8 par jour et 20 par semaine n'était « *ni nécessaire ni proportionnée dès lors qu'aucune nuisance n'est démontrée.* »

Les exploitants d'hélicoptères considèrent également que l'interdiction d'implantation d'hélicoptères à moins de 300 mètres les uns des autres, n'est « *ni nécessaire ni proportionnée dès lors qu'aucune nuisance n'est démontrée* », et que l'arrêté préfectoral méconnaît les dispositions des articles 11 et 14 de l'arrêté interministériel du 6 juin 1995.

Par une ordonnance du 24 juin 2022, le référé suspension a été rejeté, sans que le juge se prononce sur le fond de l'affaire. Ce dernier a considéré que la requête n'était pas d'une urgence telle qu'elle doive être réglée en référé.

Les sociétés d'exploitation d'hélicoptères (Héli Sécurité, Monacair et Azur Hélicoptères) se sont dès lors pourvues en cassation pour contester cette position du TA. Dans son **ordonnance du 28 juillet 2022, n°465666**, le Conseil d'Etat, a confirmé l'ordonnance du TA de Toulon au motif de l'absence de la condition d'urgence justifiant un examen en référé.

Tout comme la presqu'île de Saint-Tropez, l'île de La Réunion est également affectée par les nuisances dues aux hélicoptères. Marquée par le tourisme hélicoptère et le transport public illicite de personnes, l'île de La Réunion n'était toutefois pas encore encadrée par une réglementation spécifique locale, si ce n'est une multitude d'arrêtés, caducs pour la plupart d'entre eux⁷, qui visaient à protéger les espèces menacées qui vivent dans le Parc National.

La consultation publique sur le projet d'arrêté portant réglementation du survol motorisé et des déposes en hélicoptères en cœur du Parc National de La Réunion, tenue du 11 juillet au 15 août 2022, a permis de simplifier la réglementation sur cette zone, par un arrêté adopté le 3 octobre 2022⁸, et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Cet arrêté a abrogé l'ancienne réglementation⁹, peu intelligible et présentant, par conséquent, des difficultés d'application.

Le nouvel arrêté prévoit, en son article 1^{er}, que le survol motorisé est interdit, en dessous de 400 mètres au-dessus du sol et de l'eau à l'intérieur de la Rivière des remparts, et en dessous de 1 000 mètres au-dessus du sol et de l'eau à l'intérieur des autres zones de protection définies en annexe n°1 (*massif de La Roche Ecrute, du Piton des Neiges, dans les remparts sous le Grand Bénare et dans les remparts autour de Grand Bassin*). Les déposes et reprises en hélicoptères dans ces zones sont également interdites.

L'arrêté du 3 octobre 2022 prévoit quelques dérogations à ces interdictions, notamment dans le cadre de missions de service public ou de survols pour les besoins d'organisation d'une manifestation publique. Dans ce dernier cas, une autorisation préalable du Directeur de l'établissement du Parc National de La Réunion est strictement nécessaire.

B. BILAN ESTIVAL 2022 SUR LA PRESQU'ÎLE DE SAINT-TROPEZ

Un bilan positif pour la saison estivale 2022 a été dressé par l'administration de l'aviation civile sur le trafic des hélicoptères à Saint-Tropez. Le trafic sur les hélicoptères (commerciales et privées) a baissé par rapport à la saison estivale 2021 et à celle de 2019, alors qu'une augmentation du trafic sur les hélicoptères de Grimaud et Saint-Tropez a été observée. La DGAC relève également qu'au total, le nombre de mouvements sur les hélicoptères et hélicoptères serait passé de 11 356 en 2019, à 7 085 en 2022. La réglementation locale pour la période estivale 2023,

⁷ Arrêté n° DIR/2014-048 du 10/10/14 relatif à la protection de l'échenilleur de La Réunion ou TUIT-TUIT (*Coracina newtoni*) dans le cœur du Parc National de La Réunion (caduc)

⁸ Arrêté n°DIR-2022-203 portant réglementation du survol motorisé et des déposes en hélicoptère en cœur du Parc National de La Réunion.

⁹ Arrêté n° DIR/2015-03 du 28/07/15 portant réglementation du survol motorisé sur le massif de la Roche Ecrute, en cœur du parc National de La Réunion

en cours d'adoption, accentuera les restrictions déjà imposées, afin de poursuivre le mouvement initié¹⁰.

Le nombre d'hélicoptères (privés et commerciaux) et de mouvements se répartirait ainsi pour les mois de juillet / août 2022 :

Communes	Hélicoptères privés		Hélicoptères commerciaux	
	Nombre d'hélicoptères	Nombre de mouvements	Nombre d'hélicoptères	Nombre de mouvements
Ramatuelle	36	362	15	1131
Saint-Tropez	18	224	-	-
Gassin	8	85	6	393
Grimaud	2	4	-	-
La Croix-Valmer	2	16	-	16
Sainte-Maxime	2	-	1	2
Cogolin	1	-	5	336
La Mole	-	-	1	10

Ce bilan positif est toutefois fortement contesté par les collectivités territoriales et les associations de riverains qui rendent compte d'une différence importante entre le trafic détecté à partir de leur outil de comptage privé (à savoir le système Jetvision utilisé en Allemagne, Autriche, Suisse et Italie, et déclaré fiable par le sous-préfet), et le trafic déclaré par les compagnies sur la base duquel seraient établies les données présentées par la DGAC, tout en insistant sur l'absence de transmission des données relatives aux hélicoptères (leur nombre et leur nature) et au trafic d'hélicoptères sur chacune d'elles.

Ainsi, l'association Ciel Calme pour Ramatuelle et ses environs (CCR) a pu comptabiliser le nombre d'hélicoptères actifs sur Ramatuelle, Saint-Tropez, Gassin, durant l'été 2022, sans néanmoins connaître leur nature :

- Ramatuelle : 75
- Saint-Tropez : 23
- Gassin : 14



Hélicoptère survolant la presqu'île de Saint-Tropez

¹⁰ <https://www.var.gouv.fr/contenu/telechargement/29928/201285/file/Arr%C3%AAt%C3%A9%20modificatif%20pour%20mise%20en%20consultation%20-%202013-07-2023.pdf>

Le système Jetvision a également retenu des mouvements pour les mois de juillet/août 2022 sur les hélistructures non répertoriées par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) :

- Saint-Tropez, HP50 : 16 mouvements
- Ramatuelle, HP82 : 16 mouvements
- HP16, situé à moins de 50 mètres : 67 mouvements
- Ramatuelle, HP101 : 6 mouvements
- Ramatuelle, HP79 : 4 mouvements
- Ramatuelle, U15 : 4 mouvements
- Ramatuelle, HP105 : 2 mouvements
- Ramatuelle, HP107 : 2 mouvements
- Ramatuelle, HP 87 : 2 mouvements

L'association ajoute également que depuis la parution de l'arrêté, 1 794 mouvements ont été déclarés par les compagnies d'exploitation d'hélicoptères pour un nombre de mouvements détectés avec le système, de 2 136. S'appuyant sur leurs constats, elles soutiennent que seul 60% du trafic aurait été déclaré.

Ce différentiel de chiffres alerte sur de nombreux points et amène nécessairement à se questionner sur le respect de la réglementation applicable, sur la fiabilité du système de quantification du trafic hélistructuré, ainsi que sur les pistes d'évolutions envisageables pour rendre l'activité raisonnée, et donc acceptable par la population environnante.

II. ENJEUX ET LIMITES DANS L'APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE

Afin de s'assurer du respect des dispositions réglementant l'utilisation des hélistructures¹¹, le décret du 27 avril 2022 a créé un régime de sanctions relevant de la compétence du préfet pour les hélistructures sur terre et du représentant de l'Etat en mer pour les hélistructures en mer. Une amende pouvant aller jusqu'à 750 euros pour les personnes physiques, et 3 750 euros pour les personnes morales, peut ainsi être infligée en cas de manquement constaté et caractérisé à ces dispositions¹².

Dans ce cas de figure, ce sont les agents de la gendarmerie du transport aérien (GTA) qui procèdent au contrôle et au relevé des éventuels manquements. Par exemple, d'après la direction de la sécurité de l'aviation civile, sur la presqu'île de Saint-Tropez, le nombre de poursuites administratives ouvertes par la GTA sur la saison estivale 2022 s'élève à 12 après une analyse approfondie de 48 suspicions d'infractions (ce qui représente environ 2% du trafic hélistructuré relevé par la DSAC lors de cette saison estivale). Certaines poursuites traitant simultanément les différentes irrégularités relevées pour un même mouvement, les manquements relevés concernent entre autres :

- des mouvements réalisés en dehors des horaires autorisés (5) ;
- des mouvements sur des « drop zone » (DZ - c'est-à-dire zones de largage/hélistructures) non-déclarées (7) ;
- des mouvements non-déclarés auprès de la police aux frontières (6) ;
- des mouvements réalisés sur des DZ situées en agglomération (2).

Ce bilan estival du contrôle de l'application des dispositions réglementant l'utilisation des hélistructures et des nuisances générées par celles-ci met en lumière les bienfaits de la

¹¹ Cf. [articles R.132-1-4 à R.132-1-7 du code de l'aviation civile](#).

¹² Cf. [article R. 160-16 du code de l'aviation civile](#).

déconcentration de la régulation des activités hélicoptées lors de cette saison 2022. Il soulève néanmoins plusieurs interrogations.

La première concerne le processus et les critères de discrimination entre les suspicions d'irrégularités, qui sont considérées, après analyse, comme des mouvements conformes, et celles qui sont reconnues comme des manquements caractérisés et donnent lieu à poursuites. Le faible nombre de poursuites au cours de la période estivale 2022 renforce, pour les riverains, le sentiment d'opacité sur la mise en œuvre de ce régime de sanction et sur son efficacité.

Il soulève aussi nécessairement la question de la fiabilité et de la transparence des données de trafic sur lesquelles repose ce régime. Dans certaines collectivités, la communication des données radar transmises par le prestataire national (à savoir la direction des services de la navigation aérienne) est limitée. Par exemple, dans le Var, les associations de riverains ne disposent pas d'un accès aux données du trafic hélicopté relevées sur le territoire environnant. Elles se heurtent au refus de transmission de ces données par les autorités locales, malgré un avis favorable (n°20225053 du 8 septembre 2022) à leur communication de la CADA.

Le nouveau protocole-type entre le prestataire national et les exploitants d'aéroports interdit à ceux-ci d'exploiter ou de transmettre certaines données. Cette posture conduit certaines collectivités territoriales et associations à mettre en place des systèmes privés de traitement des données relatives à la navigation aérienne. C'est le cas dans la presqu'île de Saint-Tropez où un système privé de surveillance des mouvements d'hélicoptères (système de multilatération JetVision¹³) a été mis en place. Il est à noter que des différences importantes existent entre le trafic relevé par les associations riveraines via le système privé JetVision et les données servant de base aux autorités publiques actuellement chargées du suivi de trafic (DSAC, PAF, Préfet, etc.).

D'après l'association CCR, seul 60% du trafic serait déclaré par les compagnies exploitant les hélicoptères : 1794 mouvements déclarés par les compagnies contre 2 136 mouvements détectés par le système entre le 27 juin et le 27 septembre 2022.

Cette différence entre les données des différents acteurs (autorités locales - riverains - exploitants d'hélicoptères) érode nécessairement la confiance entre ceux-ci et remet en cause l'exhaustivité du système de traitement des manquements qui s'adosse aux données détenues par le principal acteur de contrôle en la matière : le préfet. Elle explique surtout l'éloignement des positions entre les parties prenantes avec :

- des autorités publiques (locales et nationales) qui dressent un constat positif de la saison estivale 2022 (réduction du trafic, augmentation des déclarations de mouvements et de créations d'hélicoptères, contrôle amélioré des réglementations) ;
- des exploitants d'aéronefs qui restent sceptiques par rapport aux restrictions supplémentaires imposées à leur activité et qui se sentent peu écoutés, aussi bien par les riverains que par les autorités ;
- enfin des collectivités territoriales et des associations de riverains qui reprochent aux autorités administratives un manque de transparence et estiment que le trafic réel des hélicoptères et les nuisances induites sont sous-évalués par les autres parties prenantes.

¹³ Un système de multilatération se compose schématiquement de plusieurs capteurs et d'un centre de calcul. Les capteurs sont des balises réceptrices de télécommunications, calées sur la fréquence d'émission normalisée des transpondeurs qui équipent chaque aéronef. Le système est équipé d'un système d'horlogerie très précis, qui coordonne l'heure sur l'ensemble des balises. Dans chaque aéronef, un transpondeur émet périodiquement (sur la fréquence définie) un message codé contenant à minima les informations d'identification de l'aéronef et l'altitude-pression mesurée à bord à l'aide d'un altimètre. Une fois le message capté par les balises, le centre de calcul du système de multilatération permet de localiser précisément la position de l'aéronef par analyse de la différence de temps d'arrivée de ces signaux sur chaque balise. L'altitude de l'aéronef est, quant à elle, adressée en clair dans chaque message émis par le transpondeur (mode A/C). En traitant chaque message reçu de la part d'un aéronef pendant tout son vol, le système est alors capable de restituer la trajectoire complète de l'aéronef en raccordant l'ensemble des points de mesure.

Sur d'autres territoires comme l'île de La Réunion, d'autres enjeux environnementaux, que celui de la maîtrise des nuisances sonores subies par les populations impactées, peuvent s'ajouter et constituer des leviers d'encadrement des activités héliportées. En effet, des questions telles que la préservation d'espèces particulières comme les oiseaux endémiques¹⁴ peuvent être à l'origine d'évolutions réglementaires et de nouvelles restrictions. C'est précisément le cas pour le Parc National de La Réunion (PNRun) où le survol, la dépose ou la reprise en hélicoptère ou par le biais d'un drone sont désormais réglementés par l'arrêté n°DIR-2022-203 du 3 octobre 2022 portant réglementation du survol motorisé en hélicoptère en cœur du Parc National de La Réunion¹⁵.

Toutefois, la réglementation du survol motorisé en hélicoptère sur l'île, en dehors du cadre spécifique du Parc National, demeure en cours de construction, ce qui cristallise les critiques des associations de riverains telles que l'association Citoyenne de Saint-Pierre-REUNION¹⁶. L'exaspération des populations locales demeure palpable et est accentuée par la difficulté qui existe pour ces riverains à dissocier les nuisances en fonction des activités héliportées. Un même hélicoptère peut assurer sur l'axe sur lequel il réalise des missions de transport à la demande, d'autres activités très diverses le même jour : surveillance du territoire, travail aérien, secours).

L'enjeu principal de la prise en charge de la question des hélicoptères et des nuisances que peut générer leur activité est de concilier ces différentes positions autour d'actions concrètes visant à **objectiver la situation, sans perdre de vue les spécificités locales.**



Hélicoptère survolant l'île de La Réunion

¹⁴ Pour l'île de La Réunion, des oiseaux comme le Tuit-tuit, le Pétrel de Barau et le Pétrel Noir de Bourbon relèvent de cette catégorie.

¹⁵ Accessible via le lien suivant : <http://www.reunion-parcnational.fr/fr/le-parc-national-de-la-reunion/reglementation/le-survol-motorise>

¹⁶ Cf. <https://la1ere.francetvinfo.fr/reunion/parc-national-de-la-reunion-un-projet-d-arrete-sur-les-survol-en-helicoptere-fait-polemique-1311124.html>

III. PROPOSITIONS DE PISTES DE MAÎTRISE DES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES GÉNÉRÉES PAR LES ACTIVITÉS HÉLIPORTÉES

Le retour d'expérience opéré par les différentes parties prenantes sur la saison estivale 2022, laisse entrevoir certains axes d'amélioration pour une prise en charge plus efficace de la problématique des nuisances générées par les activités héliportées. En effet, cette première période de mise en œuvre du régime juridique, tel que décrit par le [rapport de l'Autorité publié en juillet 2022](#), met en lumière la nécessité, en sus des efforts de réduction à la source des nuisances, d'agir sur trois aspects afin de rétablir la sérénité et la confiance dans les échanges sur le sujet :

- À court terme, sur la fiabilité et la disponibilité des données de suivi du trafic des hélicoptères ;
- À moyen terme, sur l'articulation et la mise en cohérence des réglementations nationales et locales afin de garantir leur efficacité ;
- À long terme, sur une meilleure structuration des surfaces d'accueil des hélicoptères.

A. SUR LE COURT TERME : OBJECTIVER ET GARANTIR LA TRANSPARENCE DES DONNÉES RELATIVES AUX ACTIVITÉS HÉLIPORTÉES

Les différences substantielles pouvant exister entre les données relevées par le biais de systèmes privés de mesure et celles issues des outils de quantification utilisés par les autorités publiques peuvent mettre en lumière une éventuelle différence d'approches, de méthodes et de moyens utilisés pour mesurer le trafic réalisé sur une période donnée. En tout état de cause, il est nécessaire d'y apporter une solution afin de disposer d'un moyen objectif de quantifier le trafic et ainsi permettre aux différentes parties prenantes d'échanger sur la base des mêmes données.

PROPOSITION N°1 : DÉPLOYER UN SYSTÈME EFFICIENT ET DES MÉTHODES ADAPTÉES DE QUANTIFICATION DU TRAFIC DES HÉLIPTÈRES

Deux possibilités d'uniformisation et d'harmonisation du système de mesure du trafic d'hélicoptères pourraient être étudiées et aboutir au résultat visé :

- L'opérateur national des services de la navigation aérienne pourrait se donner les moyens de quantifier en temps réel ou en temps différé l'ensemble des mouvements d'hélicoptères sur une zone donnée. À défaut de disposer des moyens humains nécessaires à l'analyse de ces données, le recours à des accords locaux avec les exploitants aéroportuaires et/ou les collectivités territoriales s'offrirait comme solution à l'administration de l'aviation civile¹⁷.
- L'hypothèse de la reconnaissance/homologation publique au niveau national, d'un système local pouvant fournir des données fiables, compte tenu de la particularité des équipements héliportés, pourrait être étudiée. Une telle reconnaissance devrait reposer sur un ensemble de critères définis dans le cadre d'une procédure réglementée ou d'un guide méthodologique d'homologation que l'administration de l'aviation civile pourrait élaborer, en collaboration avec une autorité compétente en la matière. L'ACNUSA, dont la compétence en matière d'homologation de systèmes de mesure de bruit et de

¹⁷ Cf. pages 19 et 20 du [rapport ACNUSA « Nuisances sonores des hélicoptères : Mise en œuvre de la réglementation sur certains territoires sensibles »](#), juillet 2022.

visualisation des trajectoires, ainsi que l'indépendance, sont reconnues, pourrait constituer le partenaire idéal de l'administration de l'aviation civile pour mener à bien cette action.

Dans les deux cas de figure, le résultat recherché demeure une objectivation des données relatives aux activités hélicoptées afin de permettre aux différents acteurs de dialoguer sur les mêmes bases pour œuvrer à la réduction efficiente des nuisances environnementales générées par les hélicoptères. Cette première étape dans le rétablissement de la confiance entre les acteurs impliqués devra s'accompagner d'une mise à disposition des données et informations relatives à la mise en œuvre des règles visant à garantir l'acceptabilité environnementale des activités hélicoptées.

PROPOSITION N°2 : GARANTIR LA PUBLICITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DES DONNÉES SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR

Cet objectif était déjà mentionné par l'Autorité dans son [rapport de juillet 2022](#)¹⁸ et la saison estivale 2022 n'a fait que confirmer cette nécessité. La première revendication et la première difficulté à laquelle se confrontent les collectivités territoriales et les associations de riverains sur le sujet concerne l'accès à des données fiables sur le trafic des hélicoptères.

Un protocole de transmission des données a été conclu entre l'opérateur national des services de la navigation aérienne (la DSNA) et les exploitants des grands aéroports¹⁹. Ces données sont alors exploitées à des fins environnementales, dans une optique de connaissance et d'amélioration des pratiques, et ne peuvent servir de fondement à une des poursuites pour méconnaissance de la réglementation applicable. Les données relatives au trafic hélicopté hors agglomération n'entrent pas dans le champ d'application de ce protocole, ce qui oblige les collectivités territoriales et associations qui souhaitent en disposer à développer des outils spécifiques pour les collecter.

Le nouveau protocole-type entre le prestataire national et les exploitants d'aéroports interdit à ceux-ci d'exploiter ou de transmettre certaines données. Cette posture de l'administration de l'aviation civile oblige certaines collectivités territoriales et associations à recourir à des systèmes privés de traitement des données relatives à la navigation aérienne.

Parallèlement, le refus de l'autorité publique ayant compétence exclusive pour piloter le dispositif de contrôle des mouvements d'hélicoptères au titre de l'arrêté de 1995 modifié et du nouveau décret, soit le refus du préfet de communiquer les données relatives notamment aux hélicoptères déclarés, malgré un avis favorable à cette communication de la CADA, ne peut qu'aiguiser le sentiment de défiance que peuvent ressentir les riverains impactés par ce trafic.

La mise en place d'un système fiable de mesures objectives du trafic et des données relatives aux hélicoptères/hélicoptères permettrait d'en garantir l'accessibilité aux autres parties prenantes afin de garantir des bases d'évaluation saines et conformes à la réalité de la situation. Si nécessaire, des méthodes d'anonymisation, existant déjà par exemple dans le suivi du trafic des avions de ligne, pourraient accompagner cette mise à disposition des données afin de respecter les éventuelles règles de confidentialité et le secret des affaires.

¹⁸ *Idem.*

¹⁹ Les « grands aéroports » sont ceux concernés par la collecte de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires mentionnés à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts :

- ceux pour lesquels le nombre de mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage égale ou supérieure à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des cinq années précédentes ;
- ceux pour lesquels le nombre de mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage d'au moins deux tonnes a dépassé 50 000 au cours de l'une des cinq années précédentes, si le plan d'exposition au bruit ou le plan de gêne sonore de cet aéroport possède une intersection avec ceux d'un des aéroports de la première catégorie."

Par ailleurs, ce système public de mesure pourrait être pensé comme la **première étape d'une procédure de traitement automatique des potentielles infractions, afin de remédier au sentiment d'insuffisance de contrôle et de sanctions des infractions constatées.**

B. SUR LE MOYEN TERME : ÉVOLUTION ET MISE EN COHÉRENCE DE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR

Sur la presqu'île de Saint-Tropez, les évolutions réglementaires connues en 2022 ainsi que l'expérience de leur mise en œuvre en saison aéronautique d'été 2022 constituent un premier exemple de gestion déconcentrée de la régulation des activités hélicoptères et de leur impact environnemental. Si les différents acteurs s'accordent sur les progrès apportés par l'articulation entre les nouvelles réglementations nationales et locales pour circonscrire les nuisances environnementales générées par les hélicoptères dans le Var durant l'été 2022, ils n'en demeurent pas moins conscients que les efforts en la matière mobilisent énormément de ressources humaines et doivent être poursuivis afin de pérenniser les acquis et de continuer à réduire les nuisances subies par les populations.

Le même constat pourrait être dressé concernant l'Île de La Réunion, pour laquelle la prise en compte par l'arrêté du 3 octobre 2022 de la problématique des nuisances générées par des engins aériens motorisés (hélicoptères et drones) qui survolent le Parc National constitue une avancée qui ne doit pas masquer les efforts qui doivent être poursuivis à l'échelle de l'ensemble de l'Île, notamment en mobilisant les pouvoirs confiés au préfet par le décret de 2022.

En tout état de cause, **certains des mécanismes généraux existant déjà au niveau local (dans le Var) pourraient être améliorés et étendus à d'autres territoires particuliers afin d'anticiper les évolutions prochaines du secteur, notamment le développement de nouveaux engins de déplacement par voie aérienne.**

PROPOSITION N°3 : MISE EN PLACE D'UN RÉGIME D'AUTORISATION SIMPLE POUR LA CRÉATION D'HÉLISURFACES HORS AGGLOMÉRATION

Dans certains territoires particuliers comme la presqu'île de Saint-Tropez, la création d'hélicoptères hors agglomération est aujourd'hui soumise à un régime de déclaration préalable²⁰. Il serait souhaitable qu'il en soit de même sur les autres territoires concernés.

L'évolution proposée à moyen terme consisterait à mettre en place une procédure de création sur autorisation, plus contraignante que celle existant actuellement, tout en offrant plus de flexibilité que celle présidant à la création d'une héliportation²¹. La procédure de création d'hélicoptères proposée ne nécessiterait pas le dépôt d'un dossier aussi étoffé que pour les héliportations, les exigences et les délais de mise en service n'étant pas les mêmes. Elle reposerait plutôt sur le simple remplissage d'un formulaire colligeant les informations essentielles permettant d'identifier :

- le demandeur (identité, qualification) ;
- le lieu utilisé (coordonnées, superficie, particularités) ;
- le type d'hélicoptères utilisés (caractéristiques techniques et acoustiques) ;

²⁰ Le régime de déclaration préalable n'est donc pas systématique et peut être mis en place par arrêté par le préfet le souhaitant cf. [Art R.132-2-6 du code de l'aviation civile](#).

²¹ La procédure de création d'une héliportation implique le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation auprès de la préfecture concernée et aboutit soit :

- Sur un arrêté d'autorisation fixant les conditions dans lesquelles l'autorisation de mise en service est délivrée et, éventuellement, les restrictions d'usages ;
- Sur un arrêté de refus motivé, notamment si l'utilisation de l'héliportation est susceptible d'engendrer des nuisances de nature à porter une atteinte grave à la tranquillité du voisinage.

Par exemple, pour les Hauts-de-Seine, cf. <https://vu.fr/Jtnd>.

- le ou les types de trafic accueillis (commercial, secours, travail aérien) ;
- le nombre de mouvements maximum envisagé (en rapport avec les limites réglementaires²² de mouvements pour garantir le caractère occasionnel) ;
- la période d'utilisation envisagée (si usage limité dans le temps) etc.

Ce formulaire serait ainsi adressé à l'autorité locale ayant compétence exclusive pour gérer les mouvements d'hélicoptères avec un délai de traitement succinct (possibilité de traitement à l'heure avec les progrès informatiques) à l'issue duquel une autorisation de création serait délivrée (l'absence de réponse à l'issue du délai valant autorisation en l'espèce). Il faut souligner qu'une telle procédure pourrait aisément être dématérialisée, voire automatisée²³, afin de rationaliser les moyens mobilisés pour sa mise en œuvre. Une telle dématérialisation faciliterait également :

- le suivi des demandes d'autorisation ;
- l'élaboration et la mise à disposition d'indicateurs anonymes sur les hélicoptères « autorisés » ;
- l'identification et la mise en œuvre de la procédure de sanction prévue pour l'utilisation d'hélicoptères dans des conditions non-autorisées.

Ce système d'autorisation simple des hélicoptères hors agglomération pourrait être généralisé ou comme pour celui de déclaration préalable, être laissé à l'appréciation et à la responsabilité des préfets selon les spécificités de leurs territoires. En tout état de cause, cette évolution devra, pour plus d'efficacité, être associée à l'extension d'autres mécanismes.

PROPOSITION N°4 : AUGMENTATION DES DISTANCES MINIMALES EXIGÉES ENTRE HÉLICOPTÈRES

Cette augmentation a déjà été introduite pour la presqu'île de Saint-Tropez par la réglementation locale²⁴ qui passe à 300 mètres la distance minimale exigée entre deux hélicoptères à usage commercial, alors que la réglementation nationale²⁵ la fixe à 150 mètres.

Si cette augmentation modeste est contestée au contentieux, par les sociétés d'exploitation d'hélicoptères, force est de constater que cette mesure a pu contribuer à la réduction des nuisances subies par les riverains en freinant la multiplication des hélicoptères dans une même zone, voire sur une même propriété foncière.

Il serait intéressant, dans une optique de réduction plus importante des nuisances et de structuration plus marquée des activités hélicoptères, que l'expérience acquise dans le Var soit étendue à d'autres territoires où la problématique se pose. En effet, cette réduction de la distance minimale entre les hélicoptères conduit nécessairement à :

- Une réduction du nombre d'hélicoptères ;
- Une meilleure effectivité de la limitation du nombre de mouvements par hélicoptères ;
- Une réduction des nuisances générées et de leur éventuelle concentration sur une zone précise.

²² Cf. [Article 11 de l'arrêté du 6 mai 1995 modifié](#).

²³ Cette automatisation serait pertinente pour s'adapter à des opérations particulières comme dans le travail aérien ou les opérations d'urgence médicale ou de secourisme où les délais d'action sont souvent assez contraints.

²⁴ Article 6 de l'[arrêté préfectoral du 21 juin 2022 portant réglementation des hélicoptères sur les communes de Ramatuelle, Saint-Tropez, Gassin, Grimaud, Cogolin, La Mole, La Croix-Valmer et Sainte-Maxime](#)).

²⁵ Article 14 de l'arrêté du 6 mai 1995 modifié.

L'extension de ce dispositif à d'autres territoires où la problématique des nuisances environnementales générées par les hélicoptères provoque une tension palpable, apparaît comme une réponse proportionnée et envisageable pour garantir une meilleure acceptabilité environnementale des activités héliportées. Elle est aujourd'hui à la main des préfets des départements concernés.

PROPOSITION N°5 : OBJECTIVER LES PROCÉDURES DE SANCTION

L'un des principaux sujets de clivage sur la gestion des nuisances générées par les hélicoptères concerne les mécanismes de sanction prévus pour les infractions aux différentes règles en vigueur. Les collectivités et les riverains, que ce soit sur la presqu'île de Saint-Tropez ou sur l'île de La Réunion, reprochent au représentant de l'Etat et aux services de l'Etat une quasi-absence de contrôles et de sanctions, par rapport au nombre de violations qu'ils relèvent.

La procédure de sanction prévue à l'article R. 160-16 du code de l'aviation civile ne semble pas rassurer les collectivités territoriales et les associations de riverains qui déplorent son ineffektivité et son absence de caractère suffisamment dissuasif vis-à-vis des violations commises par les opérateurs d'hélicoptères et les exploitants d'hélistations. Les différences marquées entre les données de trafic sur lesquelles s'adosse la procédure actuelle de sanction et celles relevées par des moyens privés développés par les associations de riverains renforcent le scepticisme des riverains.

Les évolutions réglementaires préconisées, passant nécessairement par l'adoption d'arrêtés locaux (préfectoraux) de restriction ainsi que le développement d'un système public de mesure du trafic d'hélicoptères, auxquelles s'ajouteraient l'intervention de l'ACNUSA et l'application de la procédure de sanction devant elle, telle que prévue aux articles L. 6361-12 et suivants du code des transports, pourraient constituer une solution pérenne pour compléter le dispositif de sanction actuel.

Le pouvoir de contrôle et de sanction de l'Autorité est déjà reconnu et exercé sur des terrains²⁶ et sujets²⁷ touchant aux activités héliportées. L'extension de cette compétence pour veiller à la bonne application des réglementations environnementales (nationales et locales), prises en vue de réduire les nuisances générées par les hélicoptères dans certains territoires sensibles, serait envisageable et légitime. Une telle extension du champ d'application du pouvoir de sanction de l'ACNUSA emporterait deux conséquences principales :

- la distinction des autorités chargées d'adopter les règles applicables, d'en contrôler le respect et d'en sanctionner les violations ;
- l'augmentation significative du montant des sanctions encourues.

C. LONG TERME : MIEUX STRUCTURER L'ACCUEIL DES ACTIVITÉS HÉLIPORTÉES DANS LES TERRITOIRES

PROPOSITION N°6 : AUGMENTER LE NOMBRE D'HÉLISTATIONS AU DÉTRIMENT DE LA MULTIPLICATION DES HÉLISTATIONS

Les différents acteurs conviennent que la création de nouvelles hélistations constitue une solution plus viable et responsable que la multiplication d'hélistations.

L'aménagement ponctuel d'hélistations peut certes se justifier pour des cas précis où l'urgence de l'opération à mener nécessite l'aménagement rapide d'une aire d'accueil de l'hélicoptère

²⁶ Paris – Issy-les-Moulineaux par exemple.

²⁷ Interdiction des vols circulaires avec passagers sans escale ou avec une escale de moins d'une heure sur la base de l'arrêté du 9 août 1994 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Paris – Issy-les-Moulineaux par exemple.

utilisé (transferts médicaux, opérations de service public ou de secours, transfert de matériel sur un chantier, etc.). Mais la systématisation de la création d'hélistances pour accueillir des opérations commerciales de nature privée (transport/tourisme), ne saurait constituer une solution pérenne, malgré les encadrements réglementaires d'une telle création. Le nombre important d'hélistances ainsi que leur « volatilité » complique grandement le contrôle des activités hélistées pour les autorités et disperse le potentiel de nuisances générées pour les populations par ces opérations.

Or, les hélistations permettent de circonscrire les opérations hélistées à des points précis et identifiés et « *offrent toutes les garanties d'une exploitation responsable* ²⁸ » des hélicoptères aux différents acteurs. Par exemple, la répartition du trafic entre des hélistations identifiées offre plus de visibilité aux autorités compétentes pour définir des trajectoires standards ou des procédures de moindre bruit applicables aux hélicoptères. Le contrôle du respect des règles environnementales établies serait ainsi facilité.

À l'échelle de la communauté de communes de la presqu'île de Saint-Tropez, les autorités publiques ont bien conscience que le système actuellement en place n'a pas vocation à perdurer dans le temps et que la création d'un nombre identifié d'hélistations en lieu et place des hélistances constitue l'objectif à atteindre sur le long terme.

Pour ce qui concerne l'île de La Réunion, la question figure parmi les solutions envisagées notamment afin de garantir une meilleure traçabilité des vols commerciaux touristiques²⁹. La limitation de ce type de trafic aux seules futures hélistations permettrait d'endiguer le phénomène de transport public illicite de personnes, source principale des tensions avec les populations locales.

L'atteinte des objectifs de réduction des nuisances, affichés dans les différents territoires, prendra du temps. En effet, au-delà des divergences pouvant apparaître concernant la détermination des lieux d'accueil des hélistations nécessaires, la « *création d'une hélistation nécessite de prendre en compte les nombreuses considérations techniques et réglementaires. Une étude d'impact environnemental, une enquête publique et un dossier technique sont nécessaires* ³⁰ ». Ce processus devra ainsi impliquer des maîtres d'ouvrage publics ou privés capables de porter ces projets, les opérateurs d'hélicoptères, les populations et collectivités locales, l'administration de l'aviation civile (au niveau local et central) mais également l'ACNUSA dans la limite de ses compétences afin d'aboutir à une circonscription efficace des nuisances générées par ces activités et une acceptabilité environnementale rétablie dans un cadre de confiance.

²⁸ Cf. rapport ACNUSA, juillet 2022, cf. <https://vu.fr/jsFm>.

²⁹ Il existe un projet de groupement d'intérêt public pour mener à bien des projets d'hélistations sur le cirque de Mafate. Pour la création d'hélistations dans le sud de l'île, aucun dépôt de demande n'a été porté à la connaissance de l'Autorité à ce jour.

³⁰ Cf. page 23 du [rapport ACNUSA « Nuisances sonores des hélicoptères : Mise en œuvre de la réglementation sur certains territoires sensibles »](#), juillet 2022.

CONCLUSION

Les évolutions du cadre législatif et réglementaire du printemps 2022 vont dans le bon sens dans la mesure où, si elles maintiennent la responsabilité du seul ministre chargé de l'aviation civile pour les activités hélicoptées en zone agglomérée, elles permettent aux préfets d'agir en zone de montagne et sur les autres territoires sensibles soumis au risque de prolifération d'hélicoptères. Il importe bien sûr que les outils forgés par le pouvoir législatif et le pouvoir réglementaire soient bien utilisés.

Les premières expériences visant une meilleure régulation des nouvelles mobilités par voie aérienne mettent en évidence la nécessité de progresser sur deux axes :

- La mise à disposition des données afin de permettre aux services en charge des différentes polices, aux collectivités territoriales et aux autres parties prenantes d'avoir le même niveau d'information. L'accès aux données est en effet nécessaire pour faciliter le dialogue entre les parties et les prises de décisions des personnes exerçant les pouvoirs publics.
- La mise en cohérence et les moyens du contrôle effectif des règles établies en fonction des territoires.

La question des impacts sur la santé humaine et sur la biodiversité des « nouvelles mobilités par voie aérienne » est un sujet sensible.

Dans un contexte où l'acceptabilité de ces nouvelles mobilités n'est pas acquise, l'ouverture des données de la navigation aérienne ou la mise en place de systèmes d'observation adaptés pour la circulation à basse altitude, la définition des « routes » autorisées et l'installation de « stations », permanentes ou éphémères, sont des questions importantes pour gagner la confiance des territoires.

La capacité des autorités en charge du contrôle du respect des règles établies³¹ est également importante. Il importe en effet que les pratiques de certains usagers ne discréditent pas l'action des professionnels respectueux des règles consolidées, et des populations impactées.



eVTOL de la société Volocopter

Note rédigée par : Adama SARR et Selin YELEN, Chargés d'études
Relue par : Florence DUENAS, Rapporteur permanent auprès de l'ACNUSA
Validée par le Collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires le 4 juillet 2023
Crédits photo : Maxppp photo PQR (Nice Matin) / IRT-Serge Gelabert / Raymar Laux

³¹ Il est singulièrement important que l'administration, dans ses différentes composantes, parvienne à lutter efficacement contre les pilotes qui pratiquent du transport public illégal avec des avions légers et/ou des hélicoptères.