



COMMUNE
DE
RAMATUELLE

☎ 04 98 12 66 66
Fax 04 94 79 26 33
info@mairie-ramatuelle.fr
www.ramatuelle.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Liberté - Egalité - Fraternité

Ramatuelle, le 21 MARS 2022

Le Maire de Ramatuelle

à

Madame la Ministre de la Transition
écologique et des transports
246, boulevard St-Germain
75007 PARIS

N°72/2021CAB.AP/MM

Objet : Observations générales de la commune de Ramatuelle sur les projets de textes soumis à la consultation du public concernant la révision de la réglementation applicable aux hélicoptères du 24 février au 17 mars 2022

P.J : - Courrier adressé à la direction générale de l'aviation civile daté de ce jour
- Observations de la commune de Ramatuelle

Par courriel mehdi.mahammedi@ecologie.gouv.fr
Jack.azoulay@ecologie.gouv.fr

Affaire suivie par le Cabinet du Maire

Madame la Ministre,

Dans l'affaire citée en objet, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une copie de la lettre adressée au directeur à la Direction générale de l'Aviation Civile datée de ce jour.

Je vous prie de recevoir, Madame la Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Le Maire,

Roland BRUNO





COMMUNE
DE
RAMATUELLE

☎ 04 98 12 66 66
Fax 04 94 79 26 33
info@mairie-ramatuelle.fr
www.ramatuelle.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Egalité - Fraternité

Ramatuelle, le 21 MARS 2022

Le Maire de Ramatuelle

à

A l'attention du directeur de la
Direction Générale de l'Aviation Civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS Cedex 15

N°71/2022 CAB.AP/MM

Objet : Observations générales de la commune de Ramatuelle sur les projets de textes soumis à la consultation du public concernant la révision de la réglementation applicable aux hélicoptères du 24 février au 17 mars 2022

P.J : mentionnée

Par courriel (damien.caze@aviation-civile.gouv.fr)

Affaire suivie par le Cabinet du Maire

Monsieur le Directeur,

Je fais suite à la consultation du public relative à la révision de la réglementation applicable aux hélicoptères, qui s'est déroulée en ligne sur le site du ministère de la Transition écologique, du 24 février au 17 mars 2022.

J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, les observations de la commune de Ramatuelle sur ces projets de texte, à l'élaboration desquels les élus simplement avisés n'ont pas été associés.

Par la présente, je me permets d'attirer votre attention sur la faiblesse de ces projets qui ne pourrait que prolonger, encore, un niveau intolérable de pollution alors même que le nombre réel de mouvements d'hélicoptères subi par notre territoire n'est toujours pas connu.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Maire,

RODOLPHE BRUNO



Objet : Observations générales de la commune de Ramatuelle sur les projets de textes soumis à la « consultation du public concernant la révision de la réglementation applicable aux hélistructures » du 24 février au 17 mars 2022.

- **Sur le projet de décret simple modifiant** la partie réglementaire du Code de l'Aviation Civile (NOR : TRAA2205002D)
- **Sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 6 mai 1955, Relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères** (NOR : TRAA2204997A)
- **Sur le projet de décret instituant une sanction administrative en cas de méconnaissance des règles encadrant l'utilisation des hélistructures** (NOR : TRAA2205004D).

1. L'indispensable interdiction de l'utilisation des hélistructures, à terre, à des fins d'exploitation commerciale d'une activité de transport public

1.1. Une incohérence flagrante entre une « utilisation occasionnelle » et une utilisation à des fins de transport public à vocation commerciale des hélistructures

En l'état actuel du droit applicable et des engagements internationaux comme européens, l'insuffisance des dispositions soumises à la consultation est caractérisée en ce qui concerne l'activité de transport public à vocation commerciale.

L'évolution réglementaire soumise à consultation publique était l'occasion de consacrer **un principe général d'interdiction** de l'utilisation des hélistructures à terre, à des fins d'exploitation commerciale d'une activité de transport public (article D.132-6 du Code de l'aviation Civile).

En effet, le projet de décret soumis à la consultation publique aurait dû corriger l'incohérence qui s'est révélée, par la pratique, depuis le décret n°1995-604 du 6 mai 1995.

Il existe une antinomie entre le caractère « occasionnel » de l'utilisation d'une hélistructure à terre et le régime libéral conservé depuis le décret du 6 mai 1995 précité, autorisant l'activité de transport public à vocation commerciale.

Ainsi, l'utilisation des hélistructures, à terre, doit redevenir véritablement occasionnelle, de l'ordre de l'exception.

L'objectif de ce principe général d'interdiction est de restaurer une cohérence entre « usage occasionnel » et « usage à titre privé » versus « transports publics à la demande » et de faciliter la prise en compte des spécificités propres à chaque hélistructure et à son environnement.

1.2. Une nécessaire prise en compte du nombre de mouvement pour déterminer le régime applicable et garantir le caractère occasionnel de l'utilisation des hélistructures

En l'état, les projets de décret et d'arrêté modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 qui ont été soumis à consultation publique sont insuffisants.

En effet, ils distinguent deux régimes d'utilisation des hélistructures « *selon les zones* » et ce indépendamment du nombre de mouvement et du type d'exploitation :

- D'une part, un régime d'« **autorisation spéciale** » pour les hélistructures situées « *en agglomération* ».
- D'autre part, un nouveau régime de « **déclaration préalable** » pour les hélistructures situées « *hors agglomération* ».

Les modalités d'utilisation d'une hélistructure doit dépendre non seulement de sa localisation mais également du nombre de mouvement (volume du trafic).

Dans un souci de cohérence d'ensemble, la commune de Ramatuelle formule les propositions de modifications réglementaires suivantes.

En premier lieu, une baisse significative du nombre de mouvement autorisé par hélistructure.

Ainsi, les deux limitations cumulatives définissant le caractère occasionnel d'une hélistructure reproduites à l'article 11 de l'arrêté du 6 mai 1995 modifié, pourraient être révisées comme suit :

- un seuil **annuel** de mouvements inférieur à **100**
- et un seuil **journalier** de mouvements inférieur à **4**.

En second lieu, ce nouveau seuil adapté au caractère occasionnel de l'utilisation d'une hélistructure devrait déterminer le régime applicable : utilisation soumise à déclaration préalable ou à autorisation.

Concrètement, les seuils détermineraient les procédures applicables de la façon suivante :

- En dessous du seuil annuel de mouvements inférieur à 100 **et** du seuil de mouvements journalier inférieur à 4 : **simple déclaration préalable**.
- Au-dessus du seuil annuel de mouvement (à partir de 100) et du seuil de mouvements journalier à partir de 4 : régime d'**autorisation**.

A titre dérogatoire, toute utilisation d'hélistructure, à terre, pour l'exploitation d'une activité de transport public à vocation commerciale doit donner lieu à un encadrement.

En pratique, cet encadrement pourrait être obtenu par un régime simplifié de déclaration préalable susceptible de déboucher sur une autorisation tacite afin de fluidifier l'instruction par les services de l'Etat mais doit pouvoir faire l'objet d'opposition ou faire l'objet, le cas échéant, de prescriptions de l'autorité préfectorale.

En effet, la prise en compte de l'impact potentiel sur l'environnement, ou la santé humaine, de l'utilisation des hélistructures permettant l'activité de transport public est indispensable.

A minima, l'instruction des déclarations doit prendre en compte les enjeux de sécurité comme environnementaux notamment par une analyse du cumul des incidences sur l'environnement des différentes hélisurfaces.

Enfin, ce principe d'interdiction s'inscrit parfaitement dans l'objectif poursuivi par la Direction générale de l'aviation civile de simplification des modalités de surveillance et de contrôle.

En conséquence, la commune de Ramatuelle sollicite une modification en ce sens des articles D.132-6 et D.132-6-1 du code de l'aviation civile.

Aux fins de respecter ce principe général, la rédaction des nouvelles dispositions notamment des articles 11-1 et 14 du projet modifiant l'arrêté du 6 mai 1955 devrait être modifiée.

2. Le renforcement nécessaire des pouvoirs reconnus à l'autorité préfectorale pour réglementer l'utilisation des hélisurfaces, à terre, à des fins d'exploitation commerciale d'une activité de transport public

2.1. Une autorisation préfectorale obligatoire pour toute utilisation des hélisurfaces à terre, à des fins d'exploitation commerciale d'une activité de transport public

En ce qui concerne l'activité de transport public à vocation commerciale, le préfet **doit** (et non « peut ») vérifier les conditions d'utilisation d'une hélisurface.

Par ailleurs, le pouvoir reconnu au préfet doit être strictement encadré.

Dans ce cadre, le motif tiré de l'atteinte à la sécurité publique comme à l'environnement, à la tranquillité publique, devrait pouvoir justifier une décision d'opposition.

Actuellement, le motif tiré de l'atteinte à la sécurité publique ne figure pas expressément à l'alinéa 2 de l'article D.132-6-1 soumis à consultation. Le motif tiré de l'atteinte à la sécurité publique est seulement visé au nouvel alinéa 3 de l'article D.132-6-1 et à l'article 18 relatif aux restrictions générales d'utilisation des hélisurfaces.

Or, le préfet doit impérativement s'assurer que l'exploitation commerciale d'une hélisurface ne porte pas atteinte ni à la tranquillité publique ou à la protection de l'environnement ni à la **sécurité publique** (par exemple : à proximité d'un « rassemblement de personnes » comme les plages - ou des risques d'incendie compte tenu de la localisation de l'hélisurface dans un massif forestier).

Les dispositions de l'article D.132-6-1 du Code de l'aviation civile et du nouvel article 18-2 issu de l'arrêté du 6 mai 1995 modifié, pourront être précisées et complétées en conséquence.

2.2. L'imprécision des critères de définition d'une « hélisurface »

Le respect du principe d'interdiction et de l'autorisation (avec le cas échéant, des prescriptions) qui en découle, doit s'appuyer sur une définition précise de la notion d'« hélisurface » afin que les autorités de contrôle concernées puissent procéder aux vérifications et plus spécifiquement, comptabiliser le nombre de mouvements.

Or, la rédaction actuelle de l'alinéa 3 du nouvel article 14 de l'arrêté du 6 mai 1995 définissant le périmètre d'une hélisurface comme « *tout mouvement d'hélicoptère effectué jusqu'à 150 mètres d'une hélisurface* », semble insuffisante en l'absence de délimitation précise du périmètre d'une hélisurface.

Sur ce point, la définition issue de la circulaire (abrogée par décision du 20 novembre 2018 du 6 mai 1995), présentait des garanties nécessaires sinon suffisantes.

En effet, elle faisait référence à un « site circulaire » de **300 mètres de diamètre** afin que tout mouvement effectué sur ce site circulaire soit comptabilisé pour la même hélisurface. Cette notion de site circulaire d'utilisation devrait être privilégiée.

Ainsi, la rédaction actuelle de l'alinéa 3 du nouvel article 14 de l'arrêté du 6 mai 1995 modifié, apparaît perfectible.

2.3. La nécessaire prise en compte de la spécificité des « zones littorales »

Le principe d'interdiction doit également s'accompagner d'une nouvelle définition de l'« agglomération » adaptée aux risques et pollutions notamment la pollution sonore.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, a identifié le bruit comme une pollution et a reconnu le « *droit à chacun de vivre dans un environnement sonore sain* ». Elle a consacré un objectif de « *prévention de la pollution sonore* ».

En l'état, la définition de la notion de « *l'agglomération* » retenue par les projets de textes soumis à la consultation est celle fixée par la carte OACI. Or, cette définition ne prend pas en compte notamment les densités de population particulièrement marquées pour les zones d'urbanisation diffuse notamment dans les communes littorales et ne permet pas une gestion spatiale du bruit des aéronefs.

De même, la commune de Ramatuelle relève que les projets ne prennent pas en compte les spécificités des zones littorales à la différence des zones de montagne pour les créations et les utilisations des hélistations ou hélisurfaces (article 19 de l'arrêté du 6 mai 1995).

Or, l'émergence sonore dans les zones littorales est particulièrement marquée par l'effet cumulé des survols et du nombre de mouvements d'hélicoptères au-dessus de zones résidentielles où le bruit résiduel est très faible.

Cette spécificité des territoires des communes littorales doit être prise en compte notamment lors de l'analyse du cumul des incidences sur l'environnement préalable nécessaire, à joindre obligatoirement dans le dossier de déclaration auprès de l'autorité préfectorale pour toute utilisation d'hélisurface de transport public à vocation commerciale.

La spécificité des zones littorales est pourtant d'ores et déjà prise en compte par le code de l'environnement pour définir les agglomérations littorales dans le cadre de « *zone à forte densité de population* », au sens des dispositions de l'article R.571-31-2 du code de l'environnement.

Dès lors, la rédaction de l'article 19 de l'arrêté du 6 mai 1995 doit être complétée et prendre en compte la spécificité des zones littorales.

3. Sur l'insuffisance du nouveau régime des sanctions administratives

3.1. Le renforcement indispensable des restrictions d'utilisation des hélicoptères, à terre, à des fins d'exploitation commerciale, d'une activité de transport public

En cas de non-respect de la réglementation, l'utilisation d'une hélicoptère **doit être interdite** par le préfet (nouvel article 18-2 de l'arrêté du 6 mai 1995).

Là encore, pour l'utilisation des hélicoptères à terre à des fins d'exploitation commerciale d'une activité de transport public, il ne peut s'agir d'une simple faculté laissée à la discrétion de l'autorité préfectorale.

Les restrictions d'utilisation doivent être complétées en conséquence.

Premièrement, le périmètre de protection limité à moins de 150 mètres, prévu au 1° de l'article 18-2 de l'arrêté du 6 mai 1995 doit être agrandi. Ainsi, le préfet doit interdire à la demande de personnes ayant la jouissance de lieux d'habitation à moins de 2 000 mètres d'une hélicoptère.

Deuxièmement, la liste des personnes pouvant signaler au préfet les pollutions sonores doit être complétée.

D'une part, les fonctionnaires et agents visés au nouvel article R.160-18 du projet de décret soumis à la présente consultation doivent pouvoir initier une procédure d'interdiction au même titre que les personnes ayant la jouissance des lieux d'habitations visés au 1° de l'article 18-2 de l'arrêté du 6 mai 1995 et ce, sans préjudices des nouvelles dispositions des articles R.160-16 à R.160-19 instituant une sanction administrative.

D'autre part, les représentants de certaines activités de commerce (hôtels, restaurateur, exploitant de camping par exemples), situées dans le périmètre des 2 000 mètres visé ci-dessus, au même titre que les personnes ayant la jouissance des lieux d'habitations, devraient figurer au 1° de l'article 18-2 de l'arrêté du 6 mai 1995 précité.

3.2. Le renforcement nécessaire des sanctions administratives

Les sanctions doivent être complétées et plus dissuasives.

En premier lieu, l'article R.160-16 doit mentionner une contravention de 5ème classe (1 500 euros).

A titre comparatif, le pouvoir de sanction de l'ACNUSA est fixé notamment à l'article L.6361-13 du code des transports. Celui-ci prévoit une amende administrative de 1 500 euros pour une personne physique et de 20 000 Euros pour les personnes morales. Ce dernier montant peut être porté à 40 000 Euros.

En second lieu, la nouvelle procédure contradictoire prévue à l'article R.160-19 peut être allégée.

En effet, le délai fixé pour la mise en œuvre de la procédure contradictoire peut être idéalement ramené à 8 jours compte tenu de la gravité des faits reprochés.

En tout état de cause, le délai d'un mois doit être ramené à 15 jours.