

# Projet d'arrêté portant réglementation du survol motorisé et des déposes en hélicoptère en cœur du Parc national de La Réunion

## MISE A DISPOSITION DU PUBLIC

Du 11/07/2022 au 15/08/2022

### Synthèse des observations et propositions du public

#### Contexte juridique

Conformément à l'article L. 123-19-1 du Code de l'environnement, « au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision. »

#### Analyse quantitative des résultats

Nombre total d'avis déposés : 732

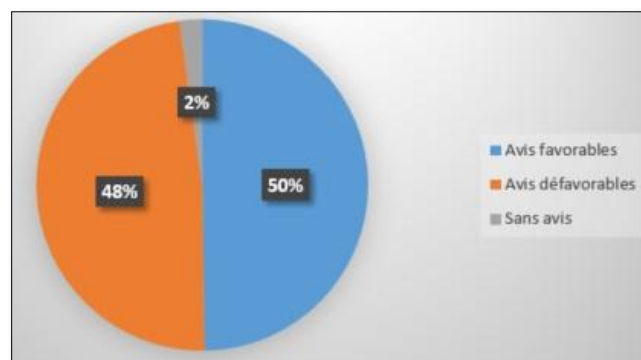
Nombre d'avis déposé par erreur en doublon et non comptabilisé : 51

Nombre d'avis non retenu en raison de leur caractère injurieux : 1

**Nombre total d'avis retenus : 680**

Nombre d'avis déposés par voie électronique : 731 ; Nombre d'avis déposés par voie postale : 1

#### Sens des avis

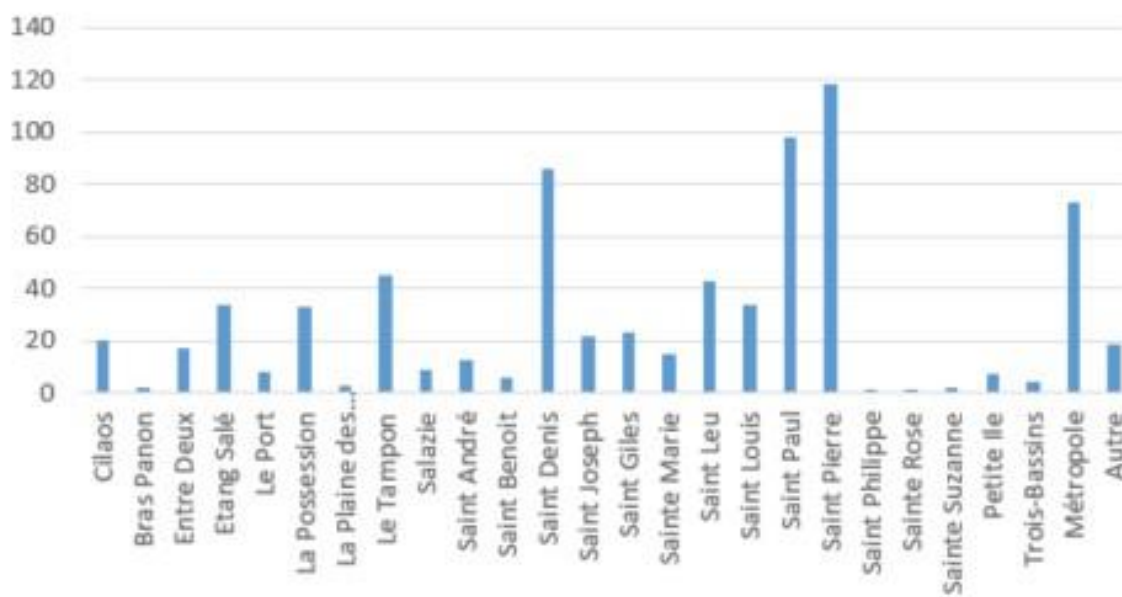


Nombre d'avis favorables : 339 ; Nombre d'avis défavorables : 327 ; Nombre de sens avis : 15

L'analyse de ces chiffres montrent, que premièrement, 25% du total des avis ne concernent pas le contenu du projet d'arrêté ; et deuxièmement, 37% des avis défavorables trouvent le dispositif réglementaire proposé par le Parc national de La Réunion insuffisant mais sont malgré tout favorables à la mise en place d'une réglementation du survol du cœur de parc.

Au total, 461 sur 680 avis sont favorables à la mise en place d'une réglementation sur le cœur du Parc national de La Réunion.

### Communes de résidences des avis exprimés



### *Synthèse des observations et propositions et réponses du PNRUn*

Il ressort de l'analyse de l'ensemble des différents avis exprimés, deux catégories d'avis :

- une part des avis s'exprime sur les dispositions proposées par le projet d'arrêté : le Parc national répond aux questions et indique les propositions dont il tient compte dans le chapitre 1 du présent document.

- une autre part des avis s'exprime sur l'opportunité de mettre en place une réglementation générale pour les survols touristiques sur le cœur du parc national de La Réunion et de manière plus globale à l'échelle de l'île. Le Parc national prend note de cette très forte demande de réglementation du survol. Toutefois, ces avis, n'étant pas en lien direct avec le sujet de la présente consultation, ils seront analysés, à part, dans le chapitre 2 du présent document.

## *CHAPITRE 1 : Analyse qualitative des avis exprimés sur le projet d'arrêté*

### **1. Sur la simplification de la réglementation préexistante en vue d'une meilleure lisibilité**

Avis n°9, 10, 17, 22, 45, 72, 98, 183, 187, 208, 221, 264, 265, 289, 300, 305, 314, 356, 348, 372, 391, 424, 518, 637, 664, 696

Certaines observations déposées regrettent l'absence de mise en place de jours ou d'horaires de quiétude (par exemple interdiction de survol le dimanche ou les jours fériés) et/ou d'une limitation du nombre de rotations par jour pour les survols touristiques, en prenant en compte les saisons touristiques (par exemple : maximum 50 rotations par jour en haute saison).

Le projet d'arrêté du Parc national prévoit, en effet, un régime de réglementation uniforme basé sur un zonage et non sur des périodes (alors que c'était, en partie, le cas dans la réglementation antérieure) ou un nombre de rotation maximum.

Ce choix de réglementation uniforme et uniquement basé sur un zonage a été fait suite au constat partagé entre les services de l'Etat et les usagers de l'espace aérien, du besoin d'avoir une réglementation uniformisée pour une bonne application.

De plus, un audit d'analyse juridique mené par le Parc national en 2019 sur sa réglementation, réalisé par le cabinet Citizing, a conclu sur la nécessité de poser des règles simples et uniformes pour aboutir à une meilleure compréhension et application de la réglementation.

En effet, la mise en place de périodes, d'horaires ou de différenciation selon les types d'aéronefs n'est pas transposable dans les outils aéronautiques de manière très précise et donc peu lisible dans un langage aéronautique.

Dans une volonté de rédiger une réglementation qui sera concrètement applicable, le Parc national a fait le choix de définir une interdiction uniforme sur les zones à enjeux prioritaires.

Cette simplification permet en outre de faciliter les contrôles du respect de l'arrêté. En effet, les services de police pourront plus facilement constater la présence d'un aéronef dans une zone où l'interdiction est annuelle.

*Pour ces raisons, ces observations ne sont pas retenues par le Parc national, qui confirme sa décision de simplifier la réglementation en vue d'une meilleure lisibilité pour les pilotes.*

---

### **2. Sur le cas spécifique des survols en ULM**

Avis n°9, 17, 22, 45, 152, 154, 184, 187, 208, 236, 238, 263, 291, 297, 305, 455, 638, 691, 696

Certaines observations déposées regrettent que les zones de survol soient interdites à tous les aéronefs (cf. Annexe 1 du projet d'arrêté), sans faire de distinction, entre hélicoptère et ULM. En effet, plusieurs avis considèrent que la réglementation devrait être plus favorable pour les ULM dont la masse, la puissance et le niveau sonore sont plus limités. Il est proposé de prévoir des régimes de réglementations distincts selon le type de moteur.

Tout d'abord, il est rappelé que le projet d'arrêté du Parc national ne rend pas totalement impossible la découverte de l'île en ULM. Seuls certains secteurs doivent être évités et contournés dans le but de préserver des espèces d'oiseaux en danger y nichant (Pétrel de Barau, Pétrel noir de Bourbon et Tuit-tuit).

L'objectif du projet d'arrêté n'est pas d'inciter les ULM ou les autres aéronefs à voler au-dessus de 1 000 m des zones de protection délimitées. L'objectif de ces zones d'interdiction est plutôt d'inciter à contourner ces zones, qui doivent rester le plus éloigné possible des activités humaines bruyantes.

Par ailleurs, à ce jour, la réglementation actuelle du Parc national sur le survol interdit déjà aux ULM de survoler les zones du Piton des neiges, du Grand Bénare, de Grand Bassin et de la Roche Ecrite en dessous de 1000m du sol sur une partie de l'année (le survol est uniquement libre du 1<sup>er</sup> mai au 31 aout). Le projet d'arrêté reprend ces zones, ajoute la zone de la Rivière des remparts et élargie un peu la zone du Piton des neiges en étendant l'interdiction au survol du sentier vers le sommet depuis le gîte et à la zone du sommet.

Aussi, le projet d'arrêté n'introduit que peu d'interdiction supplémentaire pour les aéronefs ULM par rapport à la réglementation existante (zone de la rivière des remparts + sommet du Piton des neiges).

Enfin, il est précisé que le projet de nouvelle réglementation a été discuté avec les usagers d'ULM (réunion de concertation le 14 février 2022 et comité des usagers de l'espace aérien le 28 juin 2022) et que le choix de la réglementation uniforme pour tous les types d'aéronefs avait été bien accepté pour une meilleure compréhension et application de la réglementation.

*Pour ces raisons, ces observations ne sont pas retenues le Parc national.*

---

### **3. Sur la réglementation applicable aux drones (aéronefs sans équipage à bord)**

Avis n°10, 14, 22, 42, 53, 88, 100, 108, 115, 120, 127, 128, 129, 141, 147, 152, 160, 167, 169, 172, 173, 175, 180, 182, 187, 190, 201, 208, 251, 265, 268, 269, 280, 289, 295, 306, 307, 312, 316, 317, 348, 442, 455, 480, 496, 511, 523, 548, 580, 638, 649, 678

Plusieurs avis expriment la gêne ressentie face à la présence de drones (par rapport au bruit et à l'impression d'intrusion) et sont favorables à la mise en place d'un encadrement de cette pratique, autant pour préserver la quiétude de la nature lors de leur visite, que pour protéger la faune vivant en cœur de Parc.

A l'inverse, d'autres avis contestent la mise en place de zones d'interdiction au survol en drone, nommées « zones de quiétude », au motif que les drones sont peu nombreux, qu'ils sont un outil de promotion du territoire de La Réunion, que leurs temps de vol sont limités et qu'ils émettent moins de bruit que les autres aéronefs motorisés.

Il est ainsi proposé par certains de ces avis de prévoir une réglementation plus souple pour les drones, comme remplacer cette interdiction par une obligation de réaliser une formation de type « vol responsable », ou limiter à un vol par semaine, ou encore de tenir compte du diplôme de télé pilote.

D'une part, les survols en drone sont de plus en plus nombreux sur le territoire du Parc national de La Réunion et que cette pratique tend à se développer tant pour des usages personnels et que pour des usages professionnels.

D'autre part, même si le projet de réglementation propose une interdiction de survol en drone sur 25 secteurs, il est toujours possible de survoler ces zones pour certains motifs, sur autorisation du Directeur du Parc national. Ces motifs sont les suivants (cf. article 1.3 du projet d'arrêté) :

- a) Une mission de service public,
- b) Des travaux et activités forestières,
- c) Les besoins des activités scientifiques ou de conservation,

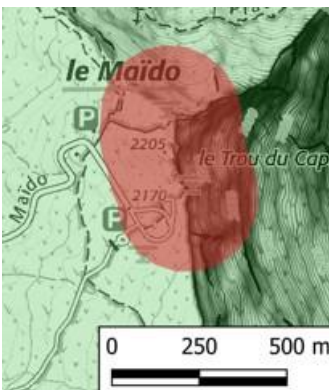
- d) L'exploitation des ouvrages techniques,
- e) La réalisation d'images télévisuelles, filmées ou photographiques à titre exceptionnel,
- f) La desserte de sites isolés et de chantiers isolés,
- g) L'organisation et le déroulement des manifestations publiques.

Aussi, les images professionnelles en drone pour la promotion du territoire restent possibles sur ces 25 secteurs, sous réserve d'avoir obtenu au préalable une autorisation dérogatoire du Directeur du Parc national. L'intérêt d'avoir une autorisation pour les survols en drone de ces secteurs est justement de prévoir des prescriptions individuelles sur les horaires, le nombre de vol, etc, afin de limiter au mieux les conflits d'usage sur les points d'intérêt du Parc national.

La mise en place d'une formation « vol responsable » ne semble pas être un outil adéquate puisque l'objectif est de limiter les conflits d'usage avec les autres usagers. D'après nos constats, c'est la seule présence du drone qui est considérée comme gênante et non les modalités de la pratique. De plus, ces formations seraient difficiles à mettre en place notamment pour les « drones de loisir ».

Il en va de même pour le diplôme de télé pilote, qui certes, permet de vérifier la compétence de la personne pour piloter le drone, mais ne réduit pas pourtant le bruit émis pendant le survol.

La limitation à un nombre de vol par aéronef semble difficile à mettre en place concrètement (notamment au regard des modalités de contrôles). De plus, une telle règle n'est pas transposable dans les outils aéronautiques, ce qui fragilise la bonne connaissance de la réglementation.



Par ailleurs, il est précisé que le projet de réglementation introduit une interdiction seulement sur un périmètre de 200 mètres à partir de coordonnées géographiques. En dehors de ces zones, le survol en drone est autorisé sans formalité préalable (sous réserve du respect de la réglementation générale applicable aux drones, notamment l'interdiction du survol des personnes).

Si on prend l'exemple du Maïdo (image ci-contre), le survol en drone reste possible sans autorisation sur le rempart en dehors de la zone surlignée en rouge dans le respect de toute autre règle applicable aux vols en drones et notamment l'impossibilité de s'élever à plus de 120m du sol. Ce qui laisse donc de nombreuses possibilités de survol et/ou de prise de vue.

Pour finir, dans le cas où une autorisation est nécessaire, la procédure est simple. Un formulaire de demande d'autorisation a été créé (annexe 3) pour faciliter le dépôt de la demande sur une boîte mail dédié. Le délai de dépôt de la demande d'autorisation (article 2.4 du projet d'arrêté) est de 15 jours pour prendre en compte les contraintes rencontrées par les pétitionnaires. Aussi, le dossier de demande d'autorisation doit être déposé dans un délai minimum de 15 jours avant la date prévue pour le survol envisagé. Ce délai est calculé à partir de la réception du dossier complet. Un accompagnement en amont est toujours proposé aux pétitionnaires par les services du Parc national pour les accompagner dans la préparation de leurs projets.

Le cas échéant, les autorisations dérogatoires préalables du Directeur du Parc national peuvent être annuelles.

*Pour ces raisons, ces observations ne sont pas retenues le Parc national, d'autant plus que de nombreux avis se déclarent, à l'inverse, favorables à la mise en place de restrictions en cœur de Parc pour les survols en drone et que l'ensemble des zones interdites au survol en drone représentent 11,5 % de la superficie totale du cœur du Parc national.*

---

#### **4. Sur la communication autour de la nouvelle réglementation drone**

Avis n°22, 34, 197, 293

Plusieurs avis demandent que l'interdiction d'utilisation des drones s'accompagne d'un affichage sur site et d'une communication adéquate.

Le Parc national de La Réunion partage cette analyse. En effet, une application efficace de la réglementation n'est possible que si les personnes susceptibles de l'appliquer en ont connaissance facilement.

Le Parc national travaille actuellement pour définir une stratégie de communication sur la réglementation du survol motorisé et plus spécifiquement sur la réglementation applicable aux drones, qui concerne les particuliers.

Les données de l'arrêté seront présentes sur la carte VFR LA REUNION.

Concernant, Géo Portail, le site a vocation à montrer l'ensemble de la réglementation applicable au sol des drones y compris celles concernant les espaces naturels (parc national, réserve nationale marine). Malheureusement, le site ne contient pas à l'heure actuelle la carte des zones de restrictions pour l'usage de drones de loisir pour la Réunion. Les services de l'état en charge de la création et de la publication de cette carte travaillent actuellement conjointement pour la produire dans les meilleurs délais.

*Pour ces raisons, cette remarque est retenue par le Parc national. L'entrée en vigueur de l'arrêté sera décalée au 1er janvier 2023. Cette entrée en vigueur différée permet d'une part, de s'assurer que les nouvelles dispositions seront intégrées dans la carte VFR LA REUNION mise à jour par les services de l'Etat, et d'autre part, de mettre en place une information adéquate sur la nouvelle réglementation applicable aux drones.*

---

#### **5. Sur le besoin de faire du cœur du Parc national un espace de quiétude et de ressourcement pour les Hommes**

Avis n°8, 18, 22, 25, 29, 33, 35, 36, 39, 47, 48, 53, 59, 60, 69, 72, 82, 85, 92, 96, 114, 116, 134, 136, 137, 138, 142, 168, 192, 241, 252, 258, 261, 276, 282, 290, 292, 299, 300, 311, 323, 325, 330, 344, 356, 369, 372, 379, 385, 386, 388, 395, 397, 399, 401, 403, 406, 408, 423, 460, 478, 493, 497, 498, 500, 506, 515, 520, 531, 536, 537, 540, 568, 571, 577, 578, 584, 591, 601, 605, 628, 630, 639, 646, 647, 654, 655, 657, 663, 665, 673, 680, 683, 686, 704, 713, 729, 731

Plusieurs avis considèrent qu'il y a trop d'aéronefs qui survolent le cœur du Parc national ; et que ces survols sont sources de nuisances sonores qui troublent la tranquillité des lieux qui devrait régner dans un espace naturel protégé.

Le Parc national de La Réunion partage ce constat et considère que les espaces naturels doivent être un lieu de quiétude et de ressourcement, conformément au caractère du Parc national de La Réunion, tel que défini par la Charte (page 16).

C'est pour ces raisons, que le Parc national a souhaité, dans un premier temps, réglementer l'usage des drones sur les espaces emblématiques du cœur de Parc.

En effet, et conformément aux nombreux commentaires émis en ce sens, la nuisance sonore induite par les drones est une réelle source de préjudices pour les usagers « terrestres » du parc.

Toutefois, le Parc national a bien conscience que la nuisance sonore globale n'est pas uniquement liée aux drones. Or, l'objectif premier du projet d'arrêté n'est pas de complètement résoudre le sujet

des nuisances sonores, qui doit être discuté au-delà des limites du Parc pour être pris en compte de manière efficace (cf Point 1 chapitre 2).

Dans le cadre du présent projet d'arrêté, il est uniquement proposé de limiter les nuisances sonores dues aux drones sur des points de vue emblématiques et/ou très visités.

*Pour ces raisons, cette remarque est retenue par le Parc national. Le considérant n°6 du projet d'arrêté sera modifié pour préciser la préservation de la quiétude dans le cœur du Parc national est un travail divisé en plusieurs étapes et que le présent arrêté n'en est que la première étape.*

---

## **6. Sur la rédaction des dispositions réglementaires**

Avis n°55, 95, 144, 314, 394, 432, 728

Plusieurs avis s'interrogent sur le choix d'une rédaction en « mètre » et non en « pied ». De plus, la formulation « à une hauteur inférieure à 1 000 m au-dessus du sol et de l'eau » est mal comprise : il est demandé pourquoi ne pas compter à partir du relief. Il est proposé de prévoir à la place une altitude minimale pour l'ensemble de la zone souhaitée selon le QFU ou de réaliser des zones d'exclusions.

La rédaction de l'article 1 du projet d'arrêté a été construite avec l'appui de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile de l'Océan Indien, afin de s'assurer que les données de l'arrêté soient traduisibles dans les outils traditionnels utilisés par les pilotes.

Par ailleurs, même si la réglementation du Parc indique des hauteurs de vol en mètre (pour être conforme à la Charte du Parc national – Marcoeur 24), les publications aéronautiques sont codifiées et les restrictions de survol y seront indiquées en pieds.

En conséquence, les données de la nouvelle réglementation seront intégrées dans la nouvelle publication sur la carte VFR de la Réunion en décembre 2022, ainsi que sur le site du SIA (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>)

*Pour ces raisons, ces remarques ne pas retenues par le Parc national.*

---

## **7. Sur l'augmentation de la hauteur de vol minimale autorisée**

Avis n°356, 480, 559, 560

Des avis demandent d'augmenter la hauteur de vol minimum mise en place dans le projet d'arrêté de 1 000 m à 1 500 m ou de prévoir une altitude de vol minimale correspondant au point le plus élevé de la zone + 1.000 mètres (un plafond linéaire).

Or, en vertu de l'article L. 331-4-1 du Code de l'environnement, l'établissement du Parc national de La Réunion n'est pas compétent pour réglementer le survol motorisé au-delà de 1 000 m au-dessus du sol.

Conformément au principe de hiérarchie des normes, le Parc national de La Réunion ne peut pas déroger par arrêté à une disposition législative.

*Pour ces raisons, ces remarques ne sont pas retenues par le Parc national.*

---

## **8. Sur la volonté de mener des actions pour la protection de la biodiversité**

Avis n°19, 22, 24, 28, 39, 47, 61, 72, 82, 92, 93, 97, 98, 103, 119, 122, 137, 142, 175, 251, 252, 277, 280, 299, 326, 327, 373, 375, 385, 386, 388, 403, 407, 419, 460, 463, 488, 524, 537, 561, 568, 578, 584, 601, 646, 673, 704, 714, 731

Plusieurs avis considèrent qu'il y a trop d'aéronefs (et plus particulièrement trop d'hélicoptères) qui survolent le cœur du Parc national ; et que ces survols sont sources de nuisances sonores qui nuisent à la conservation de la biodiversité.

Le Parc national de La Réunion partage ce constat. Ce constat fonde la mise en place des zones d'interdiction au survol motorisé dans le projet d'arrêté. En effet, le projet d'arrêté du Parc national vise à contribuer à la préservation :

- du Pétrel de Barau, classé en danger d'extinction par l'UICN,
- du Pétrel noir de Bourbon, classé en danger critique d'extinction par l'UICN,
- et du Tuit-tuit, classé en danger critique d'extinction par l'UICN.

Il apparaît nécessaire d'éloigner au maximum les nuisances sonores des zones où nichent ces animaux. Certaines espèces sont particulièrement sensibles au dérangement, lié notamment aux nuisances sonores : cela se traduit par des échecs de reproduction (abandon du nid, non éclosion des œufs, mortalité des juvéniles...). D'autres espèces sont tellement rares et menacés qu'il convient d'éviter tout dérangement.

En outre, en vertu du principe de non régression de la norme environnementale édictée par l'article 32 du décret n° 2007-296 du 5 mars 2007 créant le Parc national de la Réunion, la réglementation mise en place par le Parc national doit prendre en compte à minima la réglementation préexistante (arrêté n°0144/SG/DAI/3 en date du 23 janvier 2001 et portant création d'une zone de protection des biotopes de nidification du Pétrel de Barau + décret 21 décembre 1999 portant création de la réserve naturelle de la Roche écrite).

Par ailleurs, il est précisé que ces zones d'interdiction n'engendrent dans les faits pas de contraintes supplémentaires pour les drones qui ne peuvent déjà pas voler dans les remparts en raison de l'obligation de voler à vue et de l'interdiction de voler à plus de 120 m de hauteur.

Pour finir, ces mesures ne sont pas les seules mises en place : la lutte contre les prédateurs (notamment les rats et les chats) est également un levier d'action pour préserver ces oiseaux en danger.

*Tels sont les éléments qui ont justifiés le projet de réglementation porté par le Parc national.*

---

## **9. Sur la suppression du couloir écologique du Pétrel de Barau**

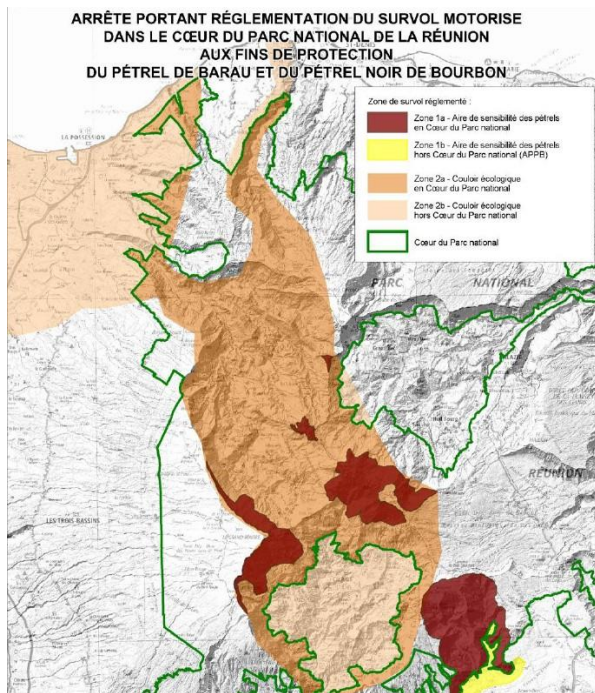
Avis n°57, 58

Des avis s'interrogent sur la suppression des « couloirs écologiques des trajets des pétrels de Barau ».

En effet, dans la réglementation actuellement en vigueur (arrêté n°DIR/2015-04) prise aux fins de protection du Pétrel de Barau, deux couloirs écologiques étaient représentés :

---





- un premier couloir au-dessus du cirque de Mafate (direction nord) : sur cette zone une autorisation du Directeur du Parc national était nécessaire pour tout survol deux heures avant le coucher du soleil jusqu'à levée du jour ;

- un deuxième couloir au-dessus du cirque de Cilaos (directions sud) : largement en dehors du cœur du Parc et donc avec une valeur non juridique de simple recommandation.

Ces zones avaient été définies dans un objectif d'éviter les risques de collisions entre les Pétrels et les avions, puisqu'en période de nidification les individus adultes descendent et remontent vers leurs terriers.

Toutefois, il est constaté d'une part que très peu de vols sont réalisés en fin de journée et/ou la nuit ; et

d'autre part, que les collisions sont extrêmes faibles, voire inexistantes.

Pour ces raisons, toujours dans un objectif d'une meilleure compréhension et application de la réglementation (cf. point 1 chapitre 1), il a été décidé de recentrer les restrictions de survol sur les zones de véritables enjeux pour les espèces de pétrels.

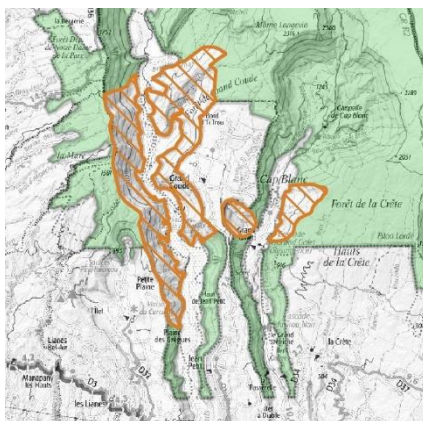
*Tels sont les éléments qui ont justifié le projet de réglementation porté par le Parc national.*

## **10. Sur la nouvelle zone d'interdiction au survol au niveau de la rivière des remparts**

Avis n°57, 58, 356, 391, 548, 559, 560, 608, 657

Des avis considèrent que la hauteur de vol de 400 m au-dessus de la Rivière des Remparts est insuffisante.

Sur la zone de la Rivière des Remparts, le survol motorisé (y compris par des avions sans équipage à bord) est interdit à une hauteur inférieure à 400 m au-dessus du sol et de l'eau, ainsi que les déposes et reprises en hélicoptère.



L'objectif est la conservation du Pétrel noir de Bourbon. La différence de hauteur de vol minimal autorisée sur cette zone est née d'un compromis. En effet, sur le secteur de la Rivière des Remparts, le fond de la rivière se situe en aire d'adhésion et non dans le cœur de Parc. Le Parc national, n'est pas compétent pour réglementer le fond de la rivière. Afin d'éviter de créer une incitation à emprunter le fond de la rivière comme couloir de vol, en rendant le survol du rempart impossible, il a été décidé de baisser la hauteur de survol au-dessus des remparts. Le survol rapide et en transversal par un avion au-dessus du rempart à 400 m est moins impactant pour les pétrels en terme de nuisances sonores qu'un avion empruntant le fond de la rivière.

*Pour ces raisons, ces remarques ne pas retenues par le Parc national.*

## **11. Sur les différentes dérogations possibles**

Avis n°268, 340, 476, 522, 551

Des avis demandes des précisions sur les dérogations possibles, notamment sur le cas des interventions d'urgence, ainsi que sur les opérations de secours.

Tout d'abord, concernant les opérations de secours, la Charte du Parc ainsi que le projet d'arrêté prévoient que la réglementation édictée par le Parc national n'est pas opposable aux activités de secours, de sécurité civile, d'inspection d'urgences des ouvrages, de police et de douanes.

Aussi, en cas d'évacuation d'une personne blessée ou malade en urgence, ou en cas de nécessité d'aller inspecter un ouvrage en urgence, le survol et la dépose en hélicoptère sont possible sur tout le périmètre du Parc national, sans qu'une autorisation préalable ne soit nécessaire de la part de l'établissement.

Par ailleurs, pour les interventions prévisibles, mais dont la survenance et la date ne sont pas certaines ni connues (comme par exemple en cas d'éboulis sur le réseau d'eau (captage, canalisation, ouvrage associé), il est possible de demander au Parc national une autorisation annuelle cadrant les modalités d'intervention d'urgence.

Pour finir, il est rappelé qu'une autorisation n'est nécessaire dans les zones représentées en vert dans l'annexe 1 du projet d'arrêté. En ce sens, sur la région du Volcan, par exemple, aucune autorisation du Parc national n'est nécessaire pour réaliser de l'héliportage de matériel nécessaire au activité agricole pastoral.

*Pour ces raisons, ces remarques sont déjà prises en compte par le Parc national.*

---

## **12. Sur les sanctions**

Avis n°10, 17, 59, 197, 314, 356, 456, 502, 548, 560, 651

Il est demandé quelles sont les sanctions encourues en cas de non-respect de la réglementation.

L'article 3 du projet d'arrêté précise : « *Le Parc national pourra effectuer à tout moment des contrôles du respect des dispositions du présent arrêté et/ou des prescriptions spécifiques prévues par l'autorisation dérogatoire. En cas de non-respect, le pétitionnaire s'expose à des sanctions administratives et/ou pénales.* »

D'un point de vue pénal, en vertu de l'article R. 331-68 du Code de l'environnement, « *est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5° classe, le fait de ne pas respecter la réglementation applicable en cœur de parc national limitant ou interdisant : 7° le survol du cœur de parc* ».

L'article R. 331-71 du Code de l'environnement précise : « *les personnes physiques reconnues responsables des infractions prévues à la présente section encourrent en outre la peine complémentaire de confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit* ».

Autrement dit, le montant de l'amende peut aller jusqu'à 1500€, et 3000€ en cas de récidive.

D'un point de vue administratif, les sanctions encourues sont les suivantes : la consignation, l'amende administrative, l'astreinte journalière, ou la suspension de l'activité.

Les sanctions ci-dessus ne concernent que la réglementation du Parc national de La Réunion. Toutefois, les sanctions du Parc ne sont pas exclusives des autres sanctions pour non-respect des règles de l'aviation civile.

*Tels sont les éléments de précisions apportés par le Parc national de La Réunion.*

---

### **13. Sur l'impact économique**

Avis n°153, 158, 222, 244, 250, 317, 345, 432, 458, 461, 472, 510, 550, 689, 710

Plusieurs avis alertent du risque de répercussion négative du projet d'arrêté sur l'économie de l'île de La Réunion. En effet, selon ces avis, le survol des hélicoptères est indispensable à l'activité touristique de la Réunion.

Il convient de rappeler que le projet d'arrêté mis à la disposition du public n'interdit pas les survols touristiques sur tout le cœur du Parc national mais uniquement sur certaines zones. Les circuits touristiques ne sont, pour le moment, que peu impactés par le projet de nouvelle réglementation (augmentation de la hauteur de vol sur la zone de la rivière des remparts, pas d'accès au sommet du Piton des neiges).

Par ailleurs, le Parc national n'est pas compétent pour réglementer la publicité qui est faite par les compagnies d'hélicoptères autour des prestations de survols touristiques.

*Pour ces raisons, ces remarques ne pas retenues par le Parc national.*

---

### **14. Sur la sensibilisation des usagers**

Avis n°97, 141, 185, 264, 268, 273, 412, 678

Plusieurs avis proposent de faire de la sensibilisation des usagers de l'espace aérien plutôt que de la réglementation.

Le Parc national de La Réunion a conscience que la réglementation n'est pas le seul outil mobilisable pour la préservation de son patrimoine. C'est pour ces raisons, que le projet d'arrêté mis à disposition du public ne réglemente qu'une partie du territoire du Parc. Sur le reste des espaces, il sera fait de la sensibilisation.

*Pour ces raisons, ces remarques sont déjà prises en compte par le Parc national.*

---

### **15. Sur la concertation préalable et le choix de la période de mise à disposition du public et consultation de la CCE**

Avis n°304, 356, 657, 721

Des avis reprochent au Parc national de La Réunion, le choix de la période de mise à disposition du public (congés d'hiver austral), ainsi que le manque de concertation préalable.

D'une part, le choix de la période de mise à disposition du public du 11 juillet au 15 août se justifie par la nécessité de prendre en compte le calendrier de mise à jour des outils aéronautiques par la DSAC OI. En effet, pour que les données du projet d'arrêté soient incluses dans les cartes utilisées par les pilotes (qui seront mises à jour pour décembre 2022), il est nécessaire de stabiliser un projet d'arrêté en septembre 2022.

Par ailleurs, il a été fait une large communication en amont et pendant la mise à disposition du public (4 publications Facebook, 1 article d'actualité sur le site internet du Parc et 2 communiqués de presse, qui ont conduit à la rédaction de plusieurs articles de presse et de relais par la presse radio et télé).

De plus, pour tenir compte de la période de congés scolaires, la durée de la mise à disposition du public a été étendue à cinq semaines, au lieu des trois semaines définies par l'article L. 123-19-1 du Code de l'environnement.

Etant donné le très haut niveau de participations (680 avis), il ne peut être opposé au Parc que la période de consultation a été un frein à la participation du public.

D'autre part, le projet d'arrêté a été largement concerté avec différents publics :

- deux réunions de concertations avec les compagnies d'hélicoptère (septembre et novembre 2021)
- une réunion de concertation avec les usagers drones, ULM et petits avions (février 2022)
- une présentation au Comité de consultation des usagers de l'espace aérien (juin 2022)
- la présente mise à disposition du public avec le « grand public » (juillet et août 2022)

Par ailleurs, une Commission consultative de l'environnement (CCE) est géographiquement reliée à un aérodrome. En vertu de l'article L. 571-13 du Code de l'environnement, cette instance est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. La CCE est l'outil de concertation avec les populations riveraines des aéroports et aérodromes en vertu du Code de l'environnement. Or, les dispositions du présent arrêté n'ont pas de lien direct avec le périmètre de compétence de la CCE.

Pour finir, contrairement à ce qui est affirmé par certains avis, la présente consultation publique est aussi accessible aux personnes n'ayant pas accès aux outils électroniques. D'une part, ils ont pu avoir connaissance par voie de presse. D'autre part, les avis du public peuvent également être envoyés par courrier au siège du Parc national.

*Pour ces raisons, ces remarques ne sont pas retenues par le Parc national.*

---

## **CONCLUSION :**

**Suite aux propositions et observations émises pendant la mise à disposition du public, le projet d'arrêté du Parc national sera amendé des modifications suivantes :**

- **Entrée en vigueur de l'arrêté décalée au 1er janvier 2023 ;**
- **Modification du considérant n°6 : « *Considérant que, même si l'encadrement global du survol motorisé dans le but de préserver la quiétude du cœur du parc, n'est possible qu'à l'issue de la définition d'une stratégie à l'échelle de l'île, il paraît opportun, dans un premier temps, de limiter les nuisances sonores des avions sans équipage à bord ;* ».**

## *CHAPITRE 2 : Réponses aux avis exprimés lors de la mise à disposition du public sans lien direct avec le contenu du projet d'arrêté*

### **1. Sur la mise en place d'une interdiction plus stricte sur tout le cœur du Parc national**

Avis n°8, 10, 17, 18, 19, 22, 24, 28, 30, 31, 36, 37, 39, 47, 49, 50, 54, 62, 65, 72, 82, 85, 118, 121, 126, 127, 132, 129, 143, 181, 192, 194, 241, 258, 261, 264, 269, 275, 281, 289, 295, 296, 298, 300, 303, 304, 310, 311, 313, 315, 316, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 329, 331, 333, 334, 335, 336, 338, 339, 341, 343, 344, 347, 348, 349, 352, 353, 356, 357, 358, 359, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 374, 379, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 388, 391, 393, 398, 404, 409, 412, 414, 415, 421, 423, 426, 431, 434, 436, 439, 441, 447, 452, 453, 457, 458, 467, 468, 480, 502, 512, 528, 530, 532, 533, 538, 539, 540, 541, 542, 546, 547, 552, 553, 558, 559, 560, 564, 579, 587, 588, 589, 593, 594, 595, 598, 603, 604, 605, 607, 618, 619, 620, 623, 628, 629, 630, 631, 632, 637, 640, 642, 645, 649, 650, 654, 658, 661, 664, 665, 666, 668, 670, 673, 676, 677, 679, 684, 690, 698, 699, 712, 715, 718, 722, 723, 724, 727, 730

Plusieurs avis soutiennent le projet d'arrêté, mais regrettent que l'interdiction ne soit pas plus étendue : soit à tous les survols touristiques, soit à tous les drones, soit à tous les survols de manière générale, afin d'éviter toutes nuisances sonores et pollutions excessives liées aux aéronefs (autant pour la faune et que pour les habitants et usagers).

En effet, selon plusieurs avis, les habitants et la faune & la flore non endémique ont été oubliés dans le projet du nouvel arrêté. Ils subissent également les effets néfastes du bruit des aéronefs. Ces avis demandent principalement l'interdiction des survols touristiques.

Ces avis soutiennent qu'il est nécessaire d'avoir le même régime relatif au survol motorisé à La Réunion que dans les autres parcs nationaux français, où le survol motorisé est interdit de manière globale sur tout le périmètre du cœur (avec toutefois de larges possibilités de dérogation).

Tout d'abord, la compétence de réglementation du survol motorisé appartient à chaque établissement gestionnaire de Parc national. Le survol motorisé dans les parcs nationaux n'est pas interdit par principe par le Code de l'environnement, ni par le décret de création du Parc national de La Réunion ou par sa Charte. Il revient donc pour chaque territoire de prendre en compte les spécificités locales pour décider d'interdire ou de réglementer le survol motorisé en cœur de parc.

Ensuite, à La Réunion, le cœur du Parc national représente 42% de la superficie de l'île. La dimension importante du cœur du Parc national sur le département de La Réunion suppose que la réflexion sur l'encadrement ou la limitation du survol motorisé soit menée à l'échelle de l'île.

En effet, des problématiques liées au survol motorisé (notamment les nuisances sonores) ont été identifiées sur différents secteurs de l'île de La Réunion et non uniquement en cœur de parc national, comme le démontrent plusieurs pétitions lancées par des riverains, habitants à proximité du cœur, pour demander la réduction de ces nuisances sonores (à Dos d'Ane vers le secteur de Cap noir, Salazie, ainsi qu'à la Plaine des Palmistes vers l'entrée de la forêt de Bebour et à Cilaos).

Pour être efficace et cohérente, cette démarche doit être menée à l'échelle de tout le territoire de la Réunion et pas uniquement à l'échelle du cœur du Parc. Ces problématiques doivent donc être prises en compte de leur globalité. En effet, il est très rare qu'un aéronef survole uniquement le cœur de Parc, l'itinéraire incluant bien souvent des passages en aire d'adhésion ou complètement en dehors du territoire du parc. En dehors du cœur de parc national de La Réunion, la compétence réglementaire concernant le survol motorisé, appartient au Ministre des Transports.

Par ailleurs, il semble nécessaire, comme le demandent certains avis d'objectiver les nuisances ressenties. Par exemple, il est proposé par les avis exprimés d'établir un sondage auprès des

touristes ayant fréquenté le cœur du parc à la sortie des sentiers de randonnée ou dans les hôtels ou les gîtes de Mafate. Le Parc national confirme que ce travail d'objectivisation est nécessaire et doit être réalisé à l'échelle de l'île.

Pour toutes ces raisons, il paraît plus opportun de mener une réflexion à l'échelle de l'île sur le survol motorisé, avant de prendre une décision applicable en cœur de Parc national.

La réflexion menée à l'échelle de l'île sur le survol motorisé pourra conduire à la définition d'une stratégie, qui pourra être déclinée par chacun des acteurs du territoire sur son périmètre de compétence. Le Parc national participera activement à cette réflexion.

C'est seulement, une fois que ce travail aura été conduit, que le Parc national sera en mesure de prendre des dispositions d'encadrement ou de limitation des survols motorisés en cœur de parc.

Les nombreux avis demandant une limitation, voire une suppression des survols motorisés seront pris en compte dans le cadre de cette réflexion relative au survol motorisé sur le territoire de La Réunion et les propositions émises par le public (création de couloirs de vols, jours de quiétudes, limitation du nombre de vol, appareils moins bruyants) pourront être étudiés à cette occasion.

---

## **2. Sur le cas spécifique du recours à l'hélicoptère dans le cirque habité de Mafate**

Avis n°18, 20, 25, 29, 35, 134, 264, 288, 300, 304, 365, 435, 473, 477, 481, 483, 513, 544, 585, 609, 684, 687

Plusieurs avis pointent les nuisances sonores induites par les survols au-dessus du cirque de Mafate.

Tout d'abord, il est rappelé que le projet d'arrêté mis à disposition du public n'interdit pas le survol motorisé sur le cirque de Mafate, ni pour le survol touristique (pour les raisons évoquées au point ci-dessus), ni pour les besoins de ravitaillement des habitants.

En effet, en dehors des zones hachurées en rouge sur le projet d'annexe 1 de l'arrêté, le survol n'est pas interdit et aucune autorisation n'est donc nécessaire. Or, il n'y a pas de zones habités dans les espaces où le survol est interdit en dessous de 1000m.

Ensuite, une éventuelle limitation du survol motorisé au-dessus du cirque de Mafate, ne pourrait se faire que de manière progressive tant le modèle de vie et développement du cirque est maintenant inféodé au transport par hélicoptère.

En effet, le cirque de Mafate, en raison de son enclavement et de son absence d'accès motorisé est longtemps resté isolé du reste de l'île. Progressivement à partir des années 1980, le recours à l'hélicoptère s'est développé dans le cirque, d'abord pour l'acheminement des gros matériaux, puis pour les activités économiques existantes dans le cirque (comme le ravitaillement des gîtes ou des boutiques des îlets), et enfin pour les besoins des habitants. Aujourd'hui, le ravitaillement, l'acheminement des matériaux, de denrées ou de personnes, la gestion des services publics se font principalement par hélicoptère. Chaque îlet dispose d'une zone de poser pour les hélicoptères. Le recours à l'hélicoptère est donc désormais intégré dans le mode de vie des habitants du cœur habité.

Ces éléments conduisent à une réelle contradiction, isolement géographique du cirque devrait être propice à un espace de quiétude alors le cirque est en réalité lourdement impacté par les nuisances sonores dues aux ravitaillements des îlets.

L'amélioration de cette situation passe par la réduction des flux en entrée et en sortie du cirque ce qui suppose une réflexion de fond sur les modalités de vie des Mafatais et sur le modèle de

développement. Cette ambition est portée par la charte du parc national qui introduit la notion de mafate « écoterritoire ».

La déclinaison concrète de ce concept a débuté par différentes réflexions notamment sur la caractérisation précises des flux de marchandises et de personnes entrant et sortants du cirque, une réflexion sur la gestion des déchets, sur la place de l'agriculture locale et les circuits courts et de façon plus globale sur la trajectoire de développement notamment touristique.

Cette réflexion, complexe et très structurante pour le cirque de Mafate ne peut en aucun cas être basée ou construite sur un processus réglementaire et ce n'est pas dans cet esprit que la charte du parc national le prévoyait et que cette réflexion est conduite concrètement sur le terrain.

---

### **3. Sur la limitation de toutes les nuisances sonores en cœur de Parc national**

Avis n°59, 60, 61, 69, 70, 92, 93, 96, 103, 114, 116, 123, 125, 137, 138, 149, 168, 229, 252, 258, 261, 262, 275, 276, 282, 290, 292, 298, 300, 348, 526, 651, 709

Selon plusieurs avis, le bruit ressenti en cœur de Parc national n'est pas uniquement lié aux aéronefs, mais également aux véhicules motorisés, aux appareils sonores amplifiés sur les sentiers ou les aires de pique-niques.

Ces sujets ne sont pas l'objet de la présente mise à disposition du public.

Toutefois, le Parc national a bien conscience de la question des nuisances sonores en cœur de parc et de leurs impacts sur la quiétude. En ce sens, des actions sont déjà menées (par exemple, les appareils sonores amplifiés sont interdits dans le cadre des manifestations publiques). De plus, dans le cadre de son travail de modernisation de la sa réglementation, le Parc envisage de continuer à réglementer pour limiter les nuisances sonores (par exemple, il est envisagé d'interdire les appareils sonores amplifiées sur les bivouacs). D'autres dispositions pourraient également être imaginées.

Par ailleurs, la réglementation n'est qu'un outil parmi d'autres outils de préservation du patrimoine. Sur cette thématique, la sensibilisation au respect de la quiétude de la nature est aussi importante.

---

### **4. Sur le lien avec les restrictions issues de la loi « Montagne »**

Avis n°314, 356, 531, 641

Il est demandé pourquoi le projet d'arrêté ne vise pas les restrictions prévues par l'article L. 363-1 du Code de l'environnement, issues de la loi dite « Montagne ».

L'article L. 363-1 I du Code de l'environnement, issu de la loi n°85-30 du 9 janvier 1985 (dite « loi Montagne ») dispose : « *Dans les zones de montagne, l'atterrissage d'aéronefs motorisés à des fins de loisirs sans débarquement ni embarquement de passagers est interdit, sauf sur un aéroport au sens de l'article L. 6300-1 du code des transports, ainsi que sur les emplacements autorisés par l'autorité administrative.* »

La notion de « zones de montagne » est définie par plusieurs textes. D'abord, le décret n°75-202 du 18 mars 1975 fixe les principes pour définir les zones de montagne à La Réunion. Ainsi, en vertu de l'article 2 dudit décret, « *peuvent être incluses dans les zones de montagne (...), les communes et parties de communes situées à une altitude supérieure à 500 mètres dans le département de La Réunion* » ; « *peuvent, en outre, être classées dans les zones de montagne, de ces départements, les communes et parties des communes situées à des altitudes inférieures à celles indiqués à l'alinéa précédent mais supérieures à 100 mètres, dont la majeure partie du territoire présente des pentes de*

15% au moins ». « Un arrêté du ministre de l'agriculture et du secrétaire d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer précisera les communes et parties des communes classées en zone de montagne en application du présent article. »

La délimitation précise de la zone de montagne est donc renvoyée à un arrêté ministériel. Pour La Réunion, ces délimitations sont fixées par un arrêté ministériel du 18 juin 1975.

Suite aux modifications apportées à l'article L. 363-1 du Code de l'environnement, par la loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, les déposes et les reprises à des fins de loisirs sont interdites dans les zones de montagne, soit dans le tout le cœur du Parc national (à l'exception d'une partie de la route des laves et de la partie nord de la Grande Chaloupe).

Ces dispositions du Code de l'environnement sont applicables indépendamment de la réglementation mise en place par le Parc national de La Réunion, puisqu'elles sont applicables sur l'ensemble du territoire national.

Pour ces raisons, ce texte n'est pas cité par le projet d'arrêté du Parc national. En effet, il n'apparaît pas nécessaire de prévoir des dispositions en doublon de la législation nationale dans le cadre du présent projet d'arrêté.

Il est précisé que depuis les modifications apportées à l'article L. 363-1 du Code de l'environnement, par la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, les déposes et reprises de personnes à des fins de loisirs sont possibles sur les hélistations localisées dans les zones de montagne.

Il n'est pas possible pour le Parc national de prendre des dispositions supplémentaires pour déroger à cette nouvelle possibilité, puisqu'en vertu du principe de hiérarchie des normes, un arrêté du directeur d'un établissement public ne peut pas s'opposer à une disposition législative si celle-ci ne le permet pas.

---

##### **5. Sur le périmètre de réglementation mise en place par le Parc national de La Réunion**

Avis n°10, 17, 37, 65, 133, 192, 241, 262, 289, 299, 300, 303, 315, 339, 340, 343, 357, 449, 512, 631, 644

Certains avis regrettent que l'arrêté ne réglemente pas le cirque Cilaos et de Salazie.

L'établissement du Parc national est compétent pour réglementer le survol motorisé, ainsi que les déposes et reprises en hélicoptère, uniquement sur l'espace du cœur, conformément aux dispositions de l'article L. 331-1 du Code de l'environnement.

En dehors de cet espace du cœur, l'établissement du Parc national de La Réunion n'a aucune compétence réglementaire.



Le cœur du Parc national de La Réunion est défini par le décret n°2007-296 en date du 5 mars 2007 créant le Parc national de La Réunion, tel que représenté sur la carte ci-dessous.

Les cirques de Cilaos et de Salazie se trouvent en aire d'adhésion et non en cœur de Parc national.

Le Parc national n'est donc pas compétent pour réglementer le survol sur ces deux cirques.

Par ailleurs, il est précisé que le village de Grand Bassin n'est pas dans le périmètre du cœur de Parc, et n'est donc, à ce titre, pas concerné par la réglementation du Parc national, comme le Bras de la Plaine (fonds de la rivière).

