



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 92563	De <b>M. François Vannson</b> ( Les Républicains - Vosges )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> >aérodromes	<b>Analyse</b> > code de l'aviation civile. réglementation.
Question publiée au JO le : <b>19/01/2016</b> Réponse publiée au JO le : <b>31/05/2016</b> page : <b>4855</b> Date de changement d'attribution : <b>12/02/2016</b>		

### Texte de la question

M. François Vannson attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la proposition de décret NOR : DEVA 1514909D modifiant le code de l'aviation civile en ce qui concerne le décollage et l'atterrissage des certains aéronefs en dehors des aérodromes et les aérodromes privés en cours de rédaction et de publication. En effet, les articles 12 et 14 ajoutent de nombreux compléments au texte actuel, qui sont de nature à constituer une grave atteinte aux droits et libertés des pilotes et des propriétaires de terrain d'aviation. En effet, alors que l'article D. 233-7 du code de l'aviation civile dispose que « l'arrêté qui autorise la création de l'aérodrome fixe les conditions dans lesquels ce dernier sera utilisé », ce qui est largement suffisant pour laisser à l'administration une large marge d'appréciation, il apparaît que l'article 12 du projet de décret indique « L'autorisation peut être assortie de restrictions d'exploitation, soit dans l'intérêt de la circulation aérienne, soit pour des motifs de surveillance douanière, de contrôle de la circulation transfrontalière, de tranquillité et de sécurité publiques, de sécurité de la navigation sur les eaux intérieures et maritimes, de protection de l'environnement ou de défense nationale ». Autant dire que ce texte permettra de valider à coup sûr tous les excès d'interdiction contre les aérodromes dont l'administration a le secret et qui ne sont généralement pas motivés en fait et en droit. De même, il apparaît que ce projet de décret ne mentionne nulle part, un fait pourtant prévu dans la convention de Chicago, à savoir que les riverains des aérodromes à usage privé ou restreint ne doivent pas créer d'obstacles pour des raisons de sécurité à la navigation aérienne et notamment dans l'axe de piste pour le décollage et l'atterrissage, bien que l'article L. 6351-1 du code des transports le prévoit pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique. Or chaque année de nombreux cas sont signalés de voisins malveillants qui créés des obstacles en bout de piste pour faire fermer les aérodromes existants qui sont sans défense face à ce phénomène qui prend une ampleur considérable ces derniers temps. Au contraire, il apparaît que la rédaction du projet de décret va inciter à la malveillance de ces voisins belliqueux en indiquant à l'article 14 que « L'utilisation d'un aérodrome privé s'effectue sous la responsabilité du bénéficiaire de l'autorisation. À ce titre, celui-ci : - s'assure de l'adéquation de l'aérodrome avec les caractéristiques et performances des aéronefs amenés à l'utiliser ; - évalue l'impact de l'utilisation de l'aérodrome sur la sécurité des tiers et des biens à la surface, y compris celle du public pouvant accéder à l'aérodrome, et prend toute mesure d'atténuation nécessaire », qui sont autant de contraintes supplémentaire dont se serviront les ennemis des aérodromes pour les faire fermer et qui empêcheront les propriétaires d'aérodrome de demander l'éventuellement enlèvement des obstacles constitués pour leur nuire. Aussi, il demande au Gouvernement s'il entend modifier le projet de décret à droit constant et donc supprimer les dispositions litigieuses précitées des articles 12 et 14, ou bien tenir comptes des remarques évoquées en introduisant un assouplissement et en créant un article spécifique interdisant la création d'obstacle dans l'axe des pistes de tous les aérodromes quels qu'ils soient.



## Texte de la réponse

Les projets de décret et d'arrêté NOR DEVA 1514909D et NOR DEVA 1514913A s'inscrivent dans le cadre du « choc de simplification » du Gouvernement. Ils font suite à un besoin identifié par l'administration et les usagers de simplifier, clarifier et harmoniser les procédures actuelles, tout en veillant à la possibilité de maintenir un compromis entre les intérêts légitimes des différentes parties prenantes. L'économie des textes proposés contribue à cet objectif. Cela transparaît notamment dans l'article 12 du projet de décret dont la rédaction, plus précise que celle des textes actuels, détaille les motifs possibles de restriction d'exploitation pouvant être établies par le préfet, dans le respect des droits légitimes de chacun. Cette disposition n'est d'ailleurs qu'un simple rappel appliqué au domaine de l'aviation civile de compétences préfectorales existant de manière plus générale et contribue de fait à limiter les motifs de restriction d'exploitation. De même, l'article 14 du projet de décret ne crée pas d'obligation nouvelle, mais se contente de préciser une répartition des responsabilités jusque-là définie de manière implicite, conduisant parfois à des interprétations divergentes. L'utilisation d'un aérodrome privé demeure de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef. Il n'existe pas de normes techniques relatives à cette catégorie d'aérodrome. La convention de Chicago ne saurait être invoquée aux fins de réglementation des obstacles aux abords des aérodromes privés étant donné que, d'une part, elle se rapporte à l'aviation civile internationale, et que d'autre part, l'annexe 14 à la Convention dispose en son paragraphe 1.2.2 que ses spécifications « s'appliqueront à tous les aérodromes ouverts au public dans les conditions prévues à l'article 15 de la Convention », ce qui exclut de facto les aérodromes privés de son champ d'application. En revanche, la réglementation française prévoit que tout obstacle susceptible de constituer une gêne à la navigation aérienne (obstacles de hauteur supérieure à 50 m en dehors des agglomérations) soit examiné au préalable de leur création par les services de l'aviation civile, y compris au regard de leur impact sur d'éventuels aérodromes privés environnants. Au cas où l'obstacle se révélerait incompatible avec l'utilisation de l'aérodrome privé, il revient au préfet d'arbitrer entre deux intérêts divergents en décidant soit de refuser la création de l'obstacle, soit de fermer l'aérodrome.