

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 92933	De <b>M. Franck Marlin</b> ( Les Républicains - Essonne )	<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> > aéroports	<b>Analyse</b> > code de l'aviation civile. réglementation.
Question publiée au JO le : <b>02/02/2016</b> Réponse publiée au JO le : <b>30/08/2016</b> page : <b>7815</b> Date de changement d'attribution : <b>12/02/2016</b>		

### Texte de la question

M. Franck Marlin appelle 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 d'arrêté (NOR : DEVA 1514913A) fixant les conditions dans lesquelles sont autorisées les aéroports à usage privé en cours de rédaction et de publication. En effet, à l'article 5 de cet arrêté, il est indiqué que « le préfet ou le représentant de l'État en mer dispose d'un délai de 60 jours à partir de la date d'envoi du récépissé de la demande pour accorder ou refuser leur autorisation. Le silence gardé dans ce délai vaut décision de refus ». Or, antérieurement à ce projet d'arrêté, les textes prévoyaient le contraire, à savoir que le silence gardé pendant 30 jours valait acceptation (art. D. 233-2 du code de l'aviation civile). Aussi, il lui demande si le Gouvernement entend modifier les textes à droit constant et donc modifier l'article 5 de ce projet d'arrêté conformément aux dispositions de l'article D. 233-2 du code précité.

### 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 » voulu par le Gouvernement. Ils font suite à un besoin identifié par l'administration et les usagers de simplifier, clarifier et harmoniser les procédures actuelles. Ces procédures sont aujourd'hui cadrées par des textes anciens dont certaines dispositions sont devenues obsolètes. L'objet des projets ci-dessus mentionnés est d'adapter la réglementation aux circonstances opérationnelles nouvelles, et de tirer parti des retours d'expérience : c'est pourquoi ils ne sont pas à droit constant. Une grande attention a toutefois été apportée au fait de maintenir un compromis entre les intérêts légitimes des différentes parties prenantes. L'économie des textes proposés contribue à cet objectif. L'application du principe « silence vaut refus » (SVR) prévu à l'article 5 du projet d'arrêté constitue l'une des exceptions prévue au 4° de l'article L. 231-4 du code des relations entre le public et l'administration (« 4° Dans les cas, précisés par décret en Conseil d'État, où une acceptation implicite ne serait pas compatible avec le respect des engagements internationaux et européens de la France, la protection de la sécurité nationale, la protection des libertés et des principes à valeur constitutionnelle et la sauvegarde de l'ordre public ; »). L'octroi de l'autorisation d'utiliser une aérozone ou de créer un aéroport privé se fonde notamment sur des considérations de sécurité, dans la mesure où la circulation aérienne générée par l'aérozone ou l'aéroport privé est susceptible d'interférer avec la circulation présente dans l'espace aérien environnant. Le décret no 2014-1273 du 30 octobre 2014 relatif aux exceptions à l'application du principe « silence vaut acceptation » (SVA) liste en son annexe les textes restant sous l'emprise du principe du SVR. Plusieurs des textes remplacés par les projets de décret et d'arrêté NOR : DEVA 1514909D et NOR : DEVA 1514913A y figurent, notamment l'arrêté du 12 juillet 1963



relatif aux conditions dans lesquelles certains avions peuvent atterrir ou décoller en montagne ailleurs que sur un aérodrome, et l'arrêté du 15 juillet 1968 fixant les conditions dans lesquelles les avions effectuant des traitements aériens peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome.