



## 15ème législature

<b>Question N° : 269</b>	<b>De M. Franck Marlin ( Les Républicains - Essonne )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports aériens</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Projets de décret et d'arrêté NOR DEVA1514909D et NOR DEVA1514913A</b>	<b>Analyse &gt; Projets de décret et d'arrêté NOR DEVA1514909D et NOR DEVA1514913A.</b>
Question publiée au JO le : <b>25/07/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>09/01/2018</b> page : <b>207</b>		

### Texte de la question

M. Franck Marlin appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les projets de décret et d'arrêté NOR DEVA1514909D et NOR DEVA1514913A. Depuis les frères Montgolfier en 1783, Clément Ader et son « avion » en 1897, Henri Farman en 1908, Louis Blériot en 1909, mais aussi, Jean Mermoz et Antoine de Saint-Exupéry dans les années 1930 ou plus récemment les sociétés Jodel, Daher-Socata, APEX Aviation, et enfin Airbus, ATR, Dassault et Eurocopter, il apparaît que la France a toujours été un pionnier de l'aviation et un grand pays de l'industrie aéronautique, ce qu'elle doit rester. Aussi, les 15 000 pilotes professionnels et 110 000 pilotes privés français sont inquiets de l'évolution que prend actuellement la réglementation en la matière. En effet, les projets de décret et d'arrêté NOR DEVA1514909D et NOR DEVA1514913A censés s'inscrire dans le cadre du « choc de simplification » du Gouvernement, ressemblent de plus en plus à une simplification du travail et des contraintes de l'administration et non à une simplification des règles au profit des citoyens. Cette situation est incompréhensible et ne correspond nullement à la lettre et à l'esprit de ce que devait être le « choc de simplification ». En effet, ces textes ne sont manifestement pas à droit constant et, de surcroît, sont de nature à porter atteinte aux droits et libertés des pilotes et des propriétaires de terrain d'aviation. Aussi, il lui demande si elle entend modifier l'article 5 du projet d'arrêté conformément aux dispositions de l'article D. 233-2 du code de l'aviation civile et modifier le projet de décret en supprimant les dispositions litigieuses des articles 12 et 14 demandés par les pilotes, ou bien si elle entend tenir compte de leurs remarques en introduisant, notamment, un assouplissement et en créant un article spécifique interdisant la création d'obstacle dans l'axe des pistes de tous les aérodromes existant, afin d'éviter les abus de certains voisins de ces mêmes aérodromes.

### Texte de la réponse

Les procédures relatives à l'atterrissage et au décollage hors aérodromes et à la création d'aérodromes privés sont aujourd'hui cadrées par des textes anciens dont certaines dispositions sont devenues obsolètes, ou se sont révélées au fil du temps floues ou incomplètes. L'objet des projets de décret NOR DEVA1514909D et d'arrêté NOR DEVA1514913A est d'adapter la réglementation aux circonstances opérationnelles actuelles, et de tirer parti des retours d'expérience : c'est pourquoi ces projets de texte ne sont pas à droit constant. En particulier, il a été considéré comme pertinent de rapprocher les procédures de création d'aérodromes privés de celles permettant à certains aéronefs (ballons, planeurs, etc.) de décoller et d'atterrir hors d'un aérodrome, les critères d'acceptation de ces deux types d'activités étant similaires. Le projet permet d'étendre, sous certaines conditions, les décollages et atterrissages hors aérodromes aux aéronefs qui circulent sans aucune personne à bord, parachutes, dirigeables,

planeurs remorqués par ULM et planeurs ultra-légers. Le projet précise enfin les responsabilités respectives de l'État et du postulant lors de la création d'aérodromes privés ou l'utilisation d'aérosurfaces, avec comme seul objectif pour la direction générale de l'aviation civile d'évaluer l'insertion de la circulation aérienne générée par l'aérosurface ou l'aérodrome privé dans l'espace aérien environnant ; il appartient à l'exploitant de vérifier l'adéquation du terrain avec les performances de son aéronef, en restant ainsi libre de son utilisation. L'économie des textes proposés ne remet pas en cause la liberté actuelle de créer un aérodrome privé ou d'utiliser une aérosurface. Elle veille néanmoins à concilier les intérêts légitimes des différentes parties prenantes. Ainsi, l'article 5 du projet d'arrêté, en posant le principe que le silence du préfet après un certain délai suivant la demande de créer un aérodrome privé ou d'utiliser une aérosurface vaut rejet, vise à concilier la liberté des pilotes et des propriétaires concernés par ces installations avec la nécessaire vérification que la sécurité des autres usagers aériens n'était pas engagée. En effet, l'octroi de ces autorisations se fonde sur des considérations de sécurité, dans la mesure où la circulation aérienne générée par l'aérosurface ou l'aérodrome privé est susceptible d'interférer avec la circulation présente dans l'espace aérien environnant : l'objectif étant d'éviter qu'un accord tacite « involontaire » de l'administration engage la sécurité aérienne. Les dispositions des articles 12 et 14 du projet visent, en modifiant les articles D. 233-3 et D. 233-5 du code de l'aviation civile, à créer un cadre harmonieux pour que s'exprime la liberté des pilotes et des propriétaires des emplacements concernés tout en préservant le respect d'impératifs d'intérêt général (mesures de tranquillité et de sécurité publiques) et la sécurité des opérations aériennes envisagées. Ces dispositions explicitent, pour le domaine de l'aviation civile, les compétences préfectorales existant de manière générale (article 12) et précisent une répartition des responsabilités jusque-là définie de manière implicite (article 14). Ces projets de texte font actuellement l'objet d'une revue pour des raisons légistiques, sans remise en cause des dispositions ci-dessus mentionnées.