



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Note sur une CONSULTATION PUBLIQUE

Direction coopération européenne et réglementation de sécurité

Pôle de la sécurité aéroportuaire

Objet : Consultation publique sur les projets de décret et d'arrêté visant à simplifier, clarifier et harmoniser les conditions dans lesquelles sont autorisés les aérodromes à usage privé et dans lesquelles certains aéronefs peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome

Cette note soumet à consultation publique des projets de décret et d'arrêté fixant les conditions dans lesquelles sont autorisés les aérodromes à usage privé et dans lesquelles certains aéronefs peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome.

Ces projets font suite à un besoin identifié par l'administration et les usagers de simplifier, clarifier, harmoniser et garantir la cohérence des procédures relatives à ces dossiers, ainsi que de combler des vides juridiques. Ils s'inscrivent dans le cadre du « Choc de simplification » du gouvernement. Ils concernent les aérodromes privés, et les emplacements hors aérodromes utilisés pour l'atterrissage et le décollage par certains aéronefs.

De manière générale et hors cas d'urgence, un aéronef ne peut atterrir et décoller que sur un aérodrome régulièrement établi. Néanmoins, un dispositif réglementaire spécifique permet aux aéronefs de certains types d'atterrir et de décoller ailleurs que sur un aérodrome, avec l'accord de la personne qui a la jouissance de l'emplacement utilisé.

Le dispositif réglementaire actuel permettant à certains aéronefs d'atterrir et de décoller hors des aérodromes concerne les hélicoptères, les U.L.M, les planeurs ultra-légers, les aérostats non dirigeables (ou ballons), les planeurs lancés par treuil, les hydravions, les avions effectuant des traitements aériens et les avions en montagne. Néanmoins, ce dispositif exclut à ce jour certains types d'aéronefs, à savoir les parachutes, les aéronefs qui circulent sans aucune personne à bord et les dirigeables, qui n'ont actuellement d'autre choix que d'atterrir et de décoller sur des



aérodromes. A noter également que le décret autorisant les planeurs ultra-légers à atterrir et décoller hors des aérodromes fait référence à un arrêté qui n'existe pas.

Afin de compléter et simplifier le dispositif correspondant, les choix suivants ont été réalisés :

- Exclusion des hydroaéronefs du périmètre de ce projet, l'arrêté correspondant faisant l'objet d'un projet de révision distinct, également dans le cadre du « Choc de simplification » du gouvernement ;
- Exclusion des hélicoptères du périmètre de ce projet, ces derniers étant soumis à un dispositif spécifique ayant été révisé en 2010 ;
- Pour les autres aéronefs concernés, fusion de l'ensemble des décrets et arrêtés existants en un décret et un arrêté uniques ; extension de leur champ d'application aux aéronefs qui circulent sans aucune personne à bord, aux dirigeables et aux parachutes, ainsi qu'aux planeurs ultra-légers pour l'arrêté, et
- Harmonisation et simplification des différents textes réglementaires existants.

Par ailleurs, un exploitant d'aéronef qui souhaiterait atterrir ou décoller en-dehors des aérodromes ouverts au public a également la possibilité de créer son aérodrome privé. Or, les modalités actuelles de création d'un aérodrome privé sont, tout comme le processus permettant d'atterrir ou de décoller hors des aérodromes, complexes d'un point de vue administratif, sans présenter pour autant de valeur ajoutée évidente du point de vue de la sécurité. Il a donc été décidé d'inclure les aérodromes privés dans ce projet afin de mettre en cohérence les procédures relatives à leur création avec le dispositif permettant aux aéronefs d'atterrir et de décoller ailleurs que sur un aérodrome.

Les projets de textes proposés contiennent notamment les dispositions suivantes, introduites aux fins de simplification des procédures :

- Un certain nombre d'activités actuellement soumises à autorisation feront désormais l'objet d'une simple déclaration au maire si le nombre de mouvements d'aéronefs est inférieur à un seuil donné. Il s'agit des vols de recherche et d'essai d'avi-surfaces, des activités avec aérostat non dirigeable ou ULM rémunérées, des écoles de pilotage de planeurs et de l'utilisation d'avi-surfaces ou de bandes d'envol pour les avions effectuant des opérations d'épandage situées sur une voie publique. L'allègement du processus concernant les activités rémunérées, en particulier, est conforme au besoin exprimé par les aérostatiers dès 2010 ; ceux-ci éprouvent actuellement des difficultés à solliciter des autorisations préfectorales pour l'ensemble des emplacements d'atterrissage envisagés qui sont souvent difficiles à déterminer à l'avance ;
- Les dispositions relatives aux éventuelles qualifications requises pour les pilotes (notamment la qualification dite « montagne » et l'autorisation requise pour les pilotes effectuant de l'épandage) ne sont pas reprises car traitées par ailleurs dans le livre V du Code des Transports (article L.6511-1 et suivants), le livre IV du Code de l'Aviation civile (articles R.410-1 à 3) et des arrêtés spécifiques ;
- Les exigences relatives aux aérodromes privés en matière d'aides visuelles sont supprimées et celles concernant les aides radioélectriques sont clarifiées ;
- Aucun texte réglementaire ne précisant les conditions de contrôle des aérodromes privés et ce contrôle étant, dans la pratique, inexistant et non souhaité par la DGAC, cette exigence est supprimée.



De plus, les dispositions suivantes sont proposées afin de clarifier et de mettre en cohérence les procédures existantes :

- un article de décret spécifique est créé pour traiter le cas des spectacles publics (dont les manifestations aériennes), tels que définis à l'article R.131-3 du Code de l'Aviation civile et se déroulant hors d'un aérodrome. Cet article de décret renvoie vers un arrêté spécifique aux manifestations aériennes, celles-ci n'étant pas traitées par le présent projet d'arrêté ;

- la répartition des responsabilités entre les différents acteurs concernés est précisée. L'exploitant d'aéronef est tenu de s'assurer de l'adéquation de l'emplacement avec les caractéristiques et performances de son aéronef, d'évaluer l'impact des mouvements de son aéronef sur la sécurité des tiers et des biens à la surface, et de prendre toute mesure d'atténuation du risque nécessaire. Les avis rendus par la DGAC sont précisés dans leur portée, ce qui existe déjà dans certains arrêtés pour certains types d'aéronefs (pour les planeurs lancés par treuil notamment – article 4 de l'arrêté du 20 février 1986). En effet, à l'heure actuelle, en l'absence de précisions sur le contour de l'avis rendu par l'aviation civile dans l'arrêté en vigueur, certains services territorialement compétents s'attachent à rendre un avis sur l'adéquation des caractéristiques physiques de l'emplacement considéré. N'ayant pas connaissance des conditions opérationnelles qui présideront au moment du vol (météo, charge d'emport, etc.), ces services sont fréquemment amenés à émettre des avis négatifs sur la base d'hypothèses conservatives prenant en compte l'ensemble des cas possibles. Or, le pilote est le mieux placé pour évaluer l'adéquation de l'emplacement. Cette clarification des responsabilités induit donc davantage de flexibilité pour les exploitants d'aéronefs ;

- Certaines dispositions issues des textes réglementaires actuels ont été transposées du niveau de décret au niveau d'arrêté et inversement, pour mettre en ligne les dispositifs en vigueur avec les principes du droit et les rendre cohérents entre eux. Il s'agit notamment des dispositions ci-après :

- o La mention relative à la possibilité, pour le préfet, de restreindre ou d'interdire l'utilisation d'un emplacement ou d'un aérodrome privé pour des raisons environnementales, de sécurité publique, de tranquillité, de défense nationale ou de circulation aérienne est ajoutée au niveau de décret. De surcroît, l'utilisation d'un emplacement peut être restreinte ou interdite à tout moment par le Préfet pour les mêmes motifs. En effet, ces dispositions ont leur place au niveau du décret et non de l'arrêté, et figurent déjà dans certains arrêtés sous une autre forme (ULM, avions en montagne notamment) ;

- o Les deux procédures possibles (déclaration au maire ou autorisation du préfet) sont maintenues, et clairement introduites dans le décret ;

- L'interdiction de certaines zones (telles que les ports et chenaux, les bandes côtières, les zones conchylicoles et aquacoles concédées) est explicitement mentionnée dans l'arrêté pour à traiter le cas des hydro-ULM qui émergent à la réglementation relative aux ULM et non à celle relative aux hydravions ;

- La mention d' « occasionnel » est supprimée : en effet, cette notion peu claire pose des difficultés d'application tant pour les demandeurs qui ne peuvent pas aisément savoir si leur activité est qualifiée d'occasionnelle, que pour les services de l'Etat qui instruisent les dossiers. Un critère de mouvements, figurant déjà dans les textes relatifs aux hélicoptères, est introduit pour permettre au demandeur de savoir clairement à quel dispositif il émerge ;

- La terminologie employée est harmonisée et actualisée, en particulier concernant les différents services impliqués dans la délivrance d'autorisations. A noter que les directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement ont été ajoutés à la liste des services sollicités pour avis avant toute délivrance d'autorisation.



Les versions des projets de textes proposées en consultation publique sont celles ayant fait l'objet d'une consultation auprès des ministères concernés (Intérieur, Finances et Comptes publics, Défense et Ecologie, Développement durable et Energie) et des représentants des usagers (CNFAS, AOPA, GIPAG, Aéroclub de France, FNAM, FPDC, CNPPA, Association française des pilotes de montagne, SNPP, SNPPAL), dont les commentaires sont en cours de traitement. La présente consultation concerne le public, au titre de l'article L.120-1 du Code de l'Environnement. Ces projets n'ajoutent pas de contrainte supplémentaire d'un point de vue environnemental, car s'interface avec des dispositifs existants (notamment Natura 2000, parcs naturels nationaux et régionaux, etc.)

Il est à noter que les remarques reçues des consultations précitées induisent les orientations suivantes, qui seront prises en compte dans le projet final :

- L'autorisation préfectorale délivrée, le cas échéant, ne devrait plus être de durée limitée, ce choix n'appelant pas de simplification pour les usagers, ni pour les services de l'administration, et pénalisant grandement les aérodromes privés qui ont investi dans des installations dédiées à ces activités. Sur ce point, le dispositif actuel devrait donc être maintenu ;

- Le délai maximal d'examen des demandes d'autorisation sera fixé à 60 jours et non 30, dans tous les cas. Il est par ailleurs à noter que le silence de l'administration à une demande d'un usager vaudra refus eu égard au principe de sécurité et de sauvegarde de l'ordre public ;

- L'interdiction (sauf dérogation) de zones protégées telles que les parcs nationaux ou les zones NATURA 2000, entre autres, est explicitement mentionnée dans la version de l'arrêté soumise à consultation. Ces interdictions seront allégées dans le projet final, car ces zones sont contraintes par des réglementations spécifiques, mais ne sont pas strictement interdites. Ces allègements de rédaction sont en cours de discussion avec les services concernés du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie ;

- Un ultime vide juridique apparaît dès à présent à combler : il s'agit des planeurs remorqués par ULM.

Je vous saurais gré de bien vouloir faire part de votre avis sur ces projets de décret et d'arrêté avant **le 5 avril 2015** à l'adresse suivante : **aude.bernadac@aviation-civile.gouv.fr**.

Chef du pôle de la sécurité aéroportuaire

Carole LENCK



Annexe : Liste des textes réglementaires applicables actuellement

Aérodromes privés

- Articles L. 6212-1, L. 6300-1 et L. 6312-2 du Code des Transports ;
- Articles D. 212-1 et 2 du Code de l'Aviation civile ;
- Articles D. 233-1 à 8 du Code de l'Aviation civile ;
- Arrêté du 11 octobre 1960 relatif à la composition du dossier à joindre à une demande d'autorisation de créer un aérodrome ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aérodrome existant (Article 3) ;
- Arrêté du 25 novembre 1962 relatif à la définition des zones situées au voisinage des aérodromes et à l'intérieur desquelles la création d'un aérodrome à usage privé doit être soumise à l'accord préalable du ministre chargé de l'aviation civile.

Emplacements utilisés par les aéronefs à des fins d'atterrissage et de décollage hors des aérodromes (aéronefs concernés par ces projets de textes)

- Article L. 6212-1 du Code des Transports ;
- Article R. 132-1 du Code de l'Aviation civile ;
- Articles D.132-4, 5 et 7 à 11 du Code de l'Aviation civile ;
- Arrêté du 12 juillet 1963 modifié fixant les conditions dans lesquelles certains avions peuvent atterrir et décoller en montagne ailleurs que sur un aérodrome ;
- Arrêté du 15 juillet 1968 modifié fixant les conditions dans lesquelles les avions effectuant des traitements aériens peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome ;
- Arrêté du 20 février 1986 modifié fixant les conditions dans lesquelles les aérostats non dirigeables peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome ;
- Arrêté du 20 février 1986 fixant les conditions dans lesquelles les planeurs lancés par treuil peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome ;
- Arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aéroplanes ultralégers motorisés, ou ULM, peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome.



