



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Politique et réglementation

Question écrite n° 45773

### Texte de la question

Les entreprises mettant en oeuvre des ultralegers motorises (ULM) dans le cadre de leurs activités sont soumises, sur le plan de la sécurité des vols, à une double réglementation préjudiciable à leur bon fonctionnement. Il devient en effet de plus en plus fréquent que des préfets refusent les dérogations de survol par les ULM des agglomérations à des entreprises agréées, conformes techniquement aux dispositions édictées par le secrétaire d'Etat aux transports. Il est particulièrement difficile pour ces entreprises, qui ont besoin de travailler avec un minimum de stabilité, d'être confrontées à la position divergente de deux ministères dont l'un définit, dans le cadre de ses attributions, les conditions techniques à respecter par les opérateurs pour bénéficier de telles dérogations en application du paragraphe 3.1.4 du règlement de la circulation aérienne, et la DICILEC, qui émet des avis contraires en invoquant une circulaire interne au service qui met en cause la position du ministère des transports. Mme Thérèse Aillaud demande en conséquence à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme quelles directives il envisage de donner pour assurer aux entreprises ULM des conditions satisfaisantes de travail tout en maintenant la sécurité des vols réalisée par le respect des dispositions réglementaires fixées par le ministère des transports.

### Texte de la réponse

En l'absence d'une réglementation stricte et en raison du nombre important d'accidents mettant en cause des pilotes et des appareils ULM dans le cadre d'activités sportives, il est apparu que l'extension des activités à titre professionnel sur ce type de machines conduites par des personnels dont respectivement la fiabilité et les qualifications n'étaient pas vérifiables risquait de poser à terme un problème de sécurité des personnes et des biens au sol dans le cadre précis des dérogations de survol à basse altitude des agglomérations. C'est ainsi que, faute de réglementation spécifique et suite à un avis motivé de la commission de sécurité des consommateurs en date du 5 mai 1993, la DICILEC (à l'époque « police de l'air et des frontières ») a, par mesure de précaution, diffusé le 28 décembre de la même année, à l'adresse de ses services territoriaux, une note de service leur demandant de surseoir à tout avis technique destiné aux préfetures. En conséquence, la majorité des préfetures a considéré qu'en l'absence d'avis de la DICILEC, le refus devait être systématique, même si le district aéronautique délivrait, pour le même dossier, un avis favorable. Afin de lever cette ambiguïté, la DICILEC a pris l'initiative d'une concertation avec la DGAC dans le but de rédiger une circulaire clarifiant les responsabilités respectives de la DICILEC et des districts aéronautiques en ce qui concerne les avis techniques émis par ces deux administrations dans ce domaine spécifique. Cette circulaire, dont la diffusion pourrait intervenir dans le courant du mois de mars 1997, permettra ainsi aux services d'émettre, au cas par cas, un avis circonstancié.

### Données clés

**Auteur :** [Mme Aillaud Thérèse](#)

**Circonscription :** - RPR

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question** : 45773

**Rubrique** : Aviation legere

**Ministère interrogé** : équipement, logement, transports et tourisme

**Ministère attributaire** : intérieur

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 2 décembre 1996, page 6248

**Réponse publiée le** : 10 mars 1997, page 1223