



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Politique et réglementation

Question orale n° 1440

Texte de la question

Pour assurer la sécurité des biens et des personnes au sol sans mettre en place un système de contrôle incompatible avec le but d'économie recherche, le service de la formation aéronautique et technique a été à l'origine en 1986 d'un arrêté définissant les aéronefs ultra légers motorisés selon les critères de masse à vide sans accessoires et de surface alaire. Cette définition permet actuellement de faire voler les ULM de 400 à 450 kilogrammes de masse au maximum avec une vitesse de décrochage de l'ordre de 65 kilomètres/heure. Depuis onze ans, la sécurité a été assurée avec ces normes, puisque le taux d'accidents est inférieur à celui des avions. Cependant, la réglementation actuelle limite la technique de construction aux seules méthodes qui permettent de compter comme « accessoires » le recouvrement des habitacles. Pour clarifier cette situation, une nouvelle définition de l'ULM a été proposée en 1992 par la Fédération aéronautique internationale, sur la base d'une vitesse de décrochage inférieure à 65 kilomètres/heure et d'une masse en charge de 450 kilogrammes. Cette définition a été acceptée par l'Allemagne et l'Italie. Or, en France, le service de formation aéronautique et du contrôle technique (SFACT) voudrait recourir à une définition différente, basée sur des nouvelles normes de masse et de surface alaire. Si un arrêté était pris selon les propositions du SFACT, 75 % du parc actuel des ULM serait interdit de vol à moyen terme, car il semble que l'arrêté aurait un caractère rétroactif. Outre le préjudice subi par les propriétaires d'ULM, il y aurait aussi un problème de compatibilité à l'exportation pour les constructeurs français. M. Philippe Mathot demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme s'il compte demander au SFACT d'aligner sa position sur celle de la Fédération aéronautique internationale.

Texte de la réponse

M. le président. M. Philippe Mathot a présenté une question n° 1440.

La parole est à M. Philippe Mathot, pour exposer sa question.

M. Philippe Mathot. Madame le secrétaire d'État aux transports, pour assurer la sécurité des biens et des personnes au sol sans mettre en place un système de contrôle incompatible avec les économies recherchées, le service de la formation aéronautique et du contrôle technique a été à l'origine, en 1986, d'un arrêté définissant les aéronefs ultralégers motorisés selon des critères de masse à vide sans accessoires et de surface alaire. Cette définition permet actuellement de faire voler des ULM de 400 à 450 kilogrammes de masse maximum avec une vitesse de décrochage de l'ordre de 65 kilomètres-heure.

Depuis onze ans, la sécurité a été assurée avec ces normes, puisque le taux d'accidents est inférieur à celui des avions. Cependant, la réglementation actuelle limite la technique de construction aux seules méthodes qui permettent de compter comme « accessoires » le recouvrement des habitacles.

Pour clarifier cette situation, une nouvelle définition de l'ULM a été proposée en 1992 par la Fédération aéronautique internationale sur la base d'une vitesse de décrochage inférieure à 65 kilomètres-heure et d'une masse en charge de 450 kilogrammes.

Cette définition a été acceptée par l'Allemagne et l'Italie. Or, en France, le service de la formation aéronautique

et du controle technique voudrait recourir a une definition differente, fondee sur de nouvelles normes de masse et de surface alaire.

Si un arrete etait pris selon les propositions du SFACT, 75 % du parc actuel des ULM serait interdit de vol a moyen terme, car il semble que l'arrete aurait un caractere retroactif.

Une telle situation ne pourrait etre supportee par les pratiquants de cette discipline qui, individuellement ou par le biais des clubs, n'auraient evidemment pas les moyens de reinvestir massivement dans des appareils repondant aux nouvelles normes. Les pilotes d'ULM sont de veritables amateurs des sports aerien aux revenus en general modestes. Et l'interet de l'ULM reside, bien evidemment, dans son cout moins eleve que celui de l'avion. Faut-il enfin preciser que, parmi ces pratiquants, figurent beaucoup de jeunes, qui acquierent, par le pilotage, la maitrise d'eux-memes et le sens de la responsabilite envers autrui ?

Si cet arrete devait entrer en vigueur, il en resulterait aussi un probleme economique grave. Qui, en effet, dans les prochains mois, serait assez fou pour acheter un appareil a un constructeur francais, sachant qu'il serait bientot interdit de vol ? Comment, en outre, nos constructeurs pourraient-ils continuer a exporter en Europe alors que nos principaux partenaires adoptent une reglementation differente ? Il ne faudrait pas, madame le secretaire d'Etat, qu'une nouvelle reglementation vienne supprimer des emplois dans une industrie florissante. C'est pourquoi je vous demande si vous comptez donner instruction aux services de l'aviation civile d'abandonner ce projet de reglementation et d'engager une veritable concertation avec les pratiquants de l'ULM et les constructeurs francais.

La direction de l'aviation civile est une administration dont le serieux et la competence sont reconnus par tous, aussi bien en France qu'a l'etranger. Il ne faudrait pas qu'un manque de dialogue vienne ternir l'excellente image d'un service que le monde entier nous envie.

M. le president. La parole est a Mme le secretaire d'Etat aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secretaire d'Etat aux transports. Monsieur le depute, votre question va me permettre, a la demande de Bernard Pons, de mettre les choses au clair et de vous rassurer.

Le projet de reglementation qui vous preoccupe trouve son origine dans un bilan vraiment tres inquietant puisque, en trois ans, de 1994 a 1996, 273 accidents d'ULM ont fait 52 tues et 118 blesses. Sur la base de ce constat, Bernard Pons et moi-meme, sensibles, comme l'ensemble de nos concitoyens, aux questions de securite, avons considere qu'il convenait d'elaborer une reglementation technique pour ce type d'aeronefs lesquels, jusqu'a present, n'ont pas veritablement fait l'objet d'une tres grande attention.

Le Gouvernement n'a pas l'intention de signer le document qui circule aujourd'hui en l'etat. Ce n'est qu'un projet d'arrete qui a ete transmis aux organisations representatives de l'aviation legere, et dont la diffusion ne prejuge pas le contenu definitif. Elle repond simplement a une preoccupation que vous partagez, monsieur le depute, celle de la concertation. Je puis vous repondre qu'elle aura bien lieu.

Ce document n'est donc qu'une etape dans le processus d'elaboration de la reglementation envisagee. La DGAC, dont je vous remercie d'avoir salue la qualite, a demande a trois experts exterieurs a l'administration de lui faire part de leur position, et les organisations professionnelles ont ete invitees a adresser leurs observations et leurs commentaires. Tous ces elements serviront de base a la mise en place de reunions de travail au cours desquelles devrait etre elaboree, en concertation comme vous le souhaitez a juste titre, la nouvelle definition de l'ultra-leger motorise.

Je suis persuadee que tant les agents de la direction generale de l'aviation civile - soyez assure que Bernard Pons et moi-meme y veillerons - que les representants de l'aviation legere sauront faire preuve, comme d'habitude, d'un esprit constructif et responsable pour trouver en commun des solutions permettant tout a la fois de ne pas freiner l'expansion de ce secteur - il ne s'agit en aucun cas de briser les ailes des ULM, bien au contraire - et d'assurer la securite des pilotes, des personnes transportees et des populations survolees. L'etat d'esprit qui preside a la demarche est donc bien celui de la concertation.

M. le president. La parole est a M. Philippe Mathot.

M. Philippe Mathot. Je vous remercie, madame le secretaire d'Etat, d'avoir exprime publiquement cet engagement de concertation. Tous ceux qui sont attaches a la pratique des sports aerien, et j'en suis, ne pourront que s'en rejouir.

La securite est certes extremement importante et je suis heureux que M. Pons et vous-meme vous en preoccupiez. Toutefois, n'oubliez jamais qu'il s'agit d'un sport de liberte, d'un sport intelligent, devenu une passion pour des jeunes et des moins jeunes. Il est surtout dangereux lorsqu'il est pratique par des personnes qui n'ont pas l'excellente formation que l'on dispense dans la plupart des clubs. Or la formation est une exigence

essentielle dans le domaine des sports aeriens car, elle est le b a ba de la securite.

Données clés

Auteur : [M. Mathot Philippe](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1440

Rubrique : Aviation legere

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 mars 1997, page 2018

Réponse publiée le : 26 mars 1997, page 2219

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 19 mars 1997