



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

politiques communautaires

Question écrite n° 16661

## Texte de la question

M. Patrice Carvalho attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les conséquences de l'arrêté du 20 avril 1998 portant ouverture des aérodromes au trafic aérien international. Dans ses articles 2, 3 et 4, cet arrêté énumère les aérodromes concernés et les soumet aux formalités de douanes, de police et de santé. L'article 7 précise que les aérodromes, ne figurant pas dans les articles 2, 3 et 4 ainsi que les hélistructures et les terrains agréés pour l'accueil des aéronefs ultra légers motorisés, sont ouverts aux vols intérieurs, au sens de l'article 1er de la convention d'application de l'accord de Schengen, sous réserve de l'information préalable avec un préavis de 48 heures du préfet du département concerné. Ce dispositif de contrôle semble contradictoire avec la notion d'espace européen de libre circulation des biens et des personnes, que l'accord de Schengen est censé consacrer. Il est, en outre, paradoxale que les frontières terrestres puissent être ouvertes à la circulation, avec les risques réels de généralisation de tous les trafics, quand l'espace aérien se trouverait, pour sa part, strictement contrôlé. Il est, en outre, fort probable que les trafiquants aériens ne déposeront pas de préavis en vue d'un contrôle. Les adhérents des aéroclubs, en outre, voient dans cet arrêté une atteinte inadmissible à leur libre activité. L'article 8 conforte davantage encore ce sentiment d'injustice, lorsqu'il précise que les frais de transports des fonctionnaires des douanes, des fonctionnaires chargés des contrôles de police ainsi que les représentants du service de la santé incombent à l'utilisateur pour lequel le contrôle est demandé. Il lui demande donc dans quelles conditions ce dispositif peut être reconsidéré. Il constitue, en effet, une entrave à la libre circulation des biens et des personnes, quand chaque jour prouve que les capitaux ont, pour leur part, tout loisir de circuler avec les conséquences que nous connaissons sur l'emploi et notre potentiel industriel.

## Texte de la réponse

Il est nécessaire de distinguer deux cas de figure à la lecture de l'arrêté du 20 avril 1998 portant ouverture des aérodromes au trafic aérien international. D'une part, on distingue les vols extra-Schengen qui sont obligatoirement l'objet de contrôles transfrontières, que ces vols soient effectués à partir des aérodromes figurant dans les articles 2, 3 et 4 de l'arrêté précité ou qu'ils soient effectués à partir des aérodromes, hélistructures et terrains agréés ne figurant pas dans ces trois articles. D'autre part, on distingue les vols intra-Schengen qui bénéficient de la libre circulation dans l'espace Schengen. La convention d'application de l'accord de Schengen a en effet supprimé les contrôles aux frontières intérieures qu'elles soient aériennes, maritimes ou terrestres. Elle a néanmoins conservé la possibilité pour les Etats parties d'effectuer des contrôles aléatoires sur les personnes, comme le permet l'article 2-3 de la convention, pour vérifier le respect des obligations de détention, de port et de présentation des titres et documents prévues par la législation. Dans ce contexte juridique, aucun contrôle direct des passagers à la sortie de l'aéronef n'est prévu en France aux frontières aériennes intérieures. La France a en revanche institué, par la loi du 10 août 1993 (article 78-2, alinéa 4, du code de procédure pénale et article 67 quater du code des douanes), un système de contrôle dans la bande des 20 kilomètres à partir de la frontière intérieure terrestre ainsi que dans les ports et aéroports désignés par arrêté ministériel comme ouverts au trafic international. Dans ces lieux, les contrôles d'identité peuvent être réalisés, s'ils sont liés à un flux transfrontalier, sans autre condition que le but de vérifier les obligations de détention, de

port et de présentation des titres et documents prévues par la loi. Ce contrôle ne comporte aucun caractère systématique, il ne constitue qu'une possibilité détenue par l'administration d'effectuer un contrôle à l'occasion du franchissement d'une frontière intérieure de l'espace Schengen qu'elle soit terrestre, maritime ou aérienne. Ainsi, la seule obligation imposée aux utilisateurs de vols privés réside dans la nécessité d'informer l'administration de leur arrivée sur l'aérodrome de leur choix, puisqu'à la différence des vols réguliers, leurs horaires ne sont pas connus. Cette formalité a pour effet de porter à la connaissance des autorités l'existence du vol et leur permet d'exercer les éventuels contrôles décrits ci-dessus. Ces contrôles pourraient d'ailleurs être l'occasion d'appréhender le transfert de capitaux « suspects », puisque l'honorable parlementaire a souhaité évoquer lui-même la libre circulation des capitaux. Le dispositif institué par l'arrêté du 20 avril 1998 n'a ainsi pas à être revu puisqu'il découle de la convention d'application de l'accord de Schengen et n'introduit aucune discrimination entre les voyageurs selon le mode de franchissement terrestre, aérien ou maritime des frontières intérieures entre la France et l'espace Schengen.

## Données clés

**Auteur :** [M. Patrice Carvalho](#)

**Circonscription :** Oise (6<sup>e</sup> circonscription) - Communiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 16661

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** intérieur

**Ministère attributaire :** intérieur

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 6 juillet 1998, page 3715

**Réponse publiée le :** 31 août 1998, page 4825