



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Réglementation des ULM : suppression de la limite d'âge de 70 ans

Question écrite n° 17630

Texte de la question

Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargé de la transition écologique, sur l'évolution récente de la réglementation applicable aux ULM. En effet, l'intérêt de l'ultra-léger motorisé (ULM) a toujours été de permettre aux passionnés de pratiquer cette activité aéronautique sans beaucoup de contraintes. Malheureusement, de cette liberté initiale rappelant le rêve d'Icare, une réglementation est née et a évolué, certes de façon progressive, mais toujours de plus en plus restrictive. Ainsi, en 1982 apparut le premier texte réglementaire dont la philosophie était proche de ce qui se passait en vol libre. La réglementation a ensuite connu quatre évolutions majeures, une en 1981, une en 1998, une en 2019 et la dernière en 2025/2026. En ce sens, l'arrêté du 17 février 2025 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs ultralégers motorisés et l'arrêté du 16 mars 2026 viennent restreindre encore un peu plus la liberté des pratiquants s'adonnant à la pratique de l'ULM, dont la philosophie est justement la liberté. Ainsi, depuis le 1er juillet 2025, les dispositions générales applicables à tous les ULM sont entrées en vigueur, ainsi qu'une partie du chapitre consacré aux activités particulières. Le 1er juillet 2026 marque l'entrée en application du chapitre relatif aux vols locaux à titre onéreux, les fameux VLO. Puis, à compter du 1er octobre 2026, l'arrêté s'appliquera dans son intégralité, notamment pour les vols de découverte (VLD). Or l'ULM n'est pas seulement une classe d'aéronefs définie par des limites réglementaires, c'est bien plus que cela : c'est la possibilité de s'envoler sans contrainte inutile ; c'est la possibilité de posséder son propre aéronef pour un budget équivalent à celui d'une automobile ; c'est la possibilité de voyager ; c'est l'assurance de se faire plaisir à chaque vol ; c'est l'assurance de rencontrer des gens passionnants parce que passionnés ; c'est être responsable, aussi bien de son appareil que de ses vols et de son attitude. Pourtant, sans qu'aucune étude d'impact n'ait été réalisée auprès des structures afin d'évaluer les conséquences humaines et économiques des nouvelles contraintes qu'elle entend imposer unilatéralement et sans véritable concertation avec les acteurs concernés, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a notamment porté l'âge limite pour l'exploitation commerciale d'un ULM à 70 ans, avec un suivi médical renforcé, c'est-à-dire en contradiction totale avec le principe de simplification administrative et de non-discrimination. Plus largement, la DGAC, comme tout organisme public, devrait évaluer l'impact de ses projets d'évolution législative avant de les publier dans la précipitation. Ce principe devrait être inscrit dans le processus de la DSAC-ERS, en tant que service public. D'autant plus que l'arrêté du 16 mars 2026 instaurant cette limite d'âge apparaît, à bien des égards, illicite dans la mesure où, d'une part, il s'agit d'une interdiction générale pour les pilotes de 70 ans et plus d'effectuer des vols à titre onéreux, même s'ils présentent un « certificat médical d'absence de contre-indication », ce qui constitue indubitablement une discrimination fondée sur l'âge entrant dans le cadre des dispositions de l'article 14 de la convention européenne des droits de l'Homme et de l'article 21 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. D'autre part, l'interdiction générale de principe de l'arrêté du 16 mars 2026 ne s'appuie sur aucun fondement légal réel. En effet, cet arrêté s'appuie sur l'article L. 6521-4 du code des transports, qui lui-même se fonde sur un règlement européen délimitant expressément les types d'aéronefs dont les pilotes âgés de 70 ans et plus ne peuvent exercer une activité de transport public (donc des vols à titre onéreux). Or ce règlement (UE) 2018/1139 ne vise que les avions, les hélicoptères, les paramoteurs, les ballons et les autogires. Par conséquent, en sont expressément exclus les ULM. Cette nouvelle surtransposition d'un texte européen est malheureusement une caractéristique de l'administration française, qui oublie trop souvent que, dans une démocratie libérale, « la liberté est la règle et la restriction de police l'exception ». Or les conséquences de cette nouvelle réglementation dépassent largement

le cas individuel des pilotes concernés : moins de baptêmes proposés, alors que c'est souvent la première porte d'entrée vers la pratique ; un tissu associatif local fragilisé, dans des clubs où les seniors assurent une présence que les actifs, pris par leur emploi, ne peuvent pas offrir ; des compétences pédagogiques qui disparaissent, alors que l'expérience de ces pilotes et instructeurs est une garantie de sécurité, à travers l'expérience vécue, pas un facteur de risque. Et, plus largement, une mission fédérale mise à mal : la FFPLUM, délégataire de service public pour l'ULM, voit sa capacité d'action réduite par une norme qui ne correspond pas à la réalité de son activité, surtout que rien, à ce jour, ne démontre qu'un pilote ULM de plus de 70 ans, médicalement apte, présente un risque comparable à celui visé par la réglementation du transport commercial applicable aux compagnies aériennes. En conséquence, elle lui demande si le Gouvernement entend inviter son administration à revenir à plus de raison sur ce point et s'il entend lui imposer de faire droit aux demandes légitimes de la FFPLUM, qui est manifestement dans son bon droit, dans la mesure où la limite d'âge de 70 ans imposée aux pilotes et instructeurs ULM dans la pratique des VLO (vols locaux onéreux, organisés par des organismes à but lucratif) et des VLD (vols locaux de découverte) apparaît être une contrainte disproportionnée qui prive le mouvement ULM d'une partie de ses forces vives les plus disponibles et les plus motivées, au moment même où la fédération a besoin de relais pour se développer sur le territoire.

Données clés

Auteur : [Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17630

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : [Transition écologique](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 août 2026](#), page 7295