

SYNTHESE DES COMMENTAIRES SUR LA CONSULTATION PUBLIQUE
« Atterrissage et décollage hors AD et AD privés »
du 16 mars au 6 avril 2015¹

Bonjour le bruit et la pollution, par antibruit qui perd son sang froid , le 17 mars 2015 à 20h45

« Un avion, surtout les petits coucous, **c'est très très bruyant.**

Autant à l'intérieur (port d'un casque et d'un micro) qu'à l'extérieur. Je plains les riverains des aérodromes, notamment ceux qui se sont installés à proximité lorsque l'activité était encore occasionnelle.

Personnellement, je subis déjà les décollages et vols des parapentes à moteur thermique, qui tournent pendant des heures au-dessus des maisons, même le dimanche. Un paramoteur qui se fait plaisir, c'est 500 ou 1000 personnes qui trinquent, car le bruit porte très loin.

On interdit les mobylettes à échappement libre, qui réveillent tout le quartier quand elles passent. Mais on n'interdit pas les paramoteurs, qui polluent pendant des heures l'environnement sonore de milliers de personnes, et qui les obligent à rentrer à l'intérieur lorsqu'elles prennent l'air en terrasse le dimanche après-midi.

Et maintenant on voudrait autoriser les nantis propriétaires ou emprunteurs d'avions de tourisme à décoller et atterrir n'importe où ? C'est aberrant ! Il y aurait un ministre dans le lot, ou un pote du Président, que cela ne m'étonnerait qu'à moitié...

Quand je pense à la planète, qui a déjà du mal à digérer les gaz d'échappement de tout ce qui roule, vole ou flotte, et les fumées de tout ce qui brûle...

Non seulement, on va dans le mur, mais on accélère le mouvement.

Certains disent même qu'on a déjà atteint le point de non-retour, qu'il est déjà trop tard pour échapper à la catastrophe. On se rend bien compte que les inondations, tempêtes, cyclones, sécheresses, canicules sont de plus en plus fréquents et intenses.

L'espérance de vie -en bonne santé, cela va de soi - a probablement atteint un maximum en 2006, et va **se dégrader en même temps que l'environnement.**

Quand on pense qu'il y a de plus en plus de personnes atteintes de cancers, par exemple de cancers du poumon, même des personnes qui n'ont jamais fumé, et que l'état de l'atmosphère se dégrade inévitablement, j'ai peur que la planète ne soit carrément plus vivable dans 30 ans, quand nos enfants seront à notre place. En attendant, profitons-en à fond et brûlons tout le pétrole que nous pouvons. **Après nous, les sorcières...**

Au lieu de prendre des mesures en faveur d'une vie durable (regardez ce qu'il s'est passé avec l'interdiction d'utiliser des cheminées à foyer ouvert à Paris), on prend des mesures inverses, on encourage les nantis à s'acheter un grand terrain pour atterrir à côté de la maison. En même temps, on contraint les petites gens à subir des SCOT pour économiser l'espace, on supprime le COS pour densifier l'habitat. **Pauvre France !** »

Réponse : Ces projets de textes harmonisent le processus administratif de demande, le clarifient et le simplifient, en ce qui concerne l'atterrissage et le décollage de certains aéronefs hors d'un aérodrome : ce dispositif n'est pas une nouvelle liberté accordée aux usagers, mais un dispositif existant qu'il convient de revoir car les textes correspondants sont très anciens (voir référence des textes remplacés à l'article 9 du projet d'arrêté). De même, la possibilité de créer des aérodromes privés existe déjà.

¹ Les commentaires ont été repris tels que reçus, sans modifications de forme.

Concernant le bruit et les nuisances environnementales, elles sont prérogative du préfet, qui peut décider de limitations d'utilisation à ce titre : cf. article 6 du décret.

Un ciel bien encombré, par haostop , le 26 mars 2015 à 23h16

« La région salonnaise est déjà fortement impactée par les aéronefs de toute sorte. Mon village, Alleins, situé à 12 kms de Salon de Provence est touché de plein fouet par ce moyen de transport. Nous sommes sous le couloir aérien Paris/ Marseille-Provence, nous subissons les entraînements de la base militaire avec la Patrouille de France et les mirages, nous sommes survolés chaque jour par des petits avions de tourisme et des hélicoptères. Tout cela devient infernal ! Il ne faut pas oublier que RFF et la SNCF nous ont aussi imposé la ligne TGV. TROP c'est TROP !! Le fait que nous soyons une région touristique et industrielle ne devrait pas être le seul critère à retenir pour exploiter le ciel comme il l'est ! Qui se soucie des habitants qui vivent juste en-dessous ? Personne et c'est bien là le problème de notre société actuelle. Toute décision est orientée sur le profit et non sur l'humain et sa santé...Quand saura-t-on mettre un frein à cette exploitation tout azimut de notre atmosphère ? »

Réponse : Ces projets de textes harmonisent le processus administratif de demande, le clarifient et le simplifient, en ce qui concerne l'atterrissage et au décollage de certains aéronefs hors d'un aérodrome : ce dispositif n'est pas une nouvelle liberté accordée aux usagers, mais un dispositif existant qu'il convient de revoir car ces textes sont très anciens (voir référence des textes remplacés à l'article 9 du projet d'arrêté).

Concernant le bruit et les nuisances environnementales, elles sont prérogative du préfet, qui peut décider de limitations d'utilisation à ce titre : cf. article 6 du décret.

Contre les manifestations en tous genres sur ces lieux, par LECOLLIER , le 27 mars 2015 à 03h59

« Pas question de quelconque manifestation et NOTAMMENT CONCERTS ET AUTRES SPECTACLES EN TOUT GENRE SUR LES AERODROMES QU'ILS SOIENT PUBLICS OU PRIVES.
LES AERODROMES DOIVENT RESTER A LEUR VOCATION PREMIERE C'EST A DIRE A L'AVION ET AUX DISCIPLINES DE VOL. »

Réponse : Les spectacles publics que sont les manifestations aériennes (couvertes par le projet de décret) sont déjà autorisés et régis par un texte spécifique (Arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes, modifié par l'arrêté du 25 février 2012).
Le projet actuel se contente de séparer clairement les deux dispositifs existants que sont les spectacles publics d'une part (couverts par l'arrêté du 4 Avril 1996 cité ci-dessus), et les atterrissages et décollages hors aérodrome en dehors du cadre d'un spectacle public d'autre part (objet des présents projets de décret et d'arrêté). Cet article n'est donc qu'une clarification des textes existants.

Lacune importante dans les décrets envisagés, par Dupas François , le 27 mars 2015 à 07h58

« Je cite "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".

Nulle part, on ne fait référence à la loi sur le bruit et nuisances sonores et aux différents décrets sur le sujet et en particulier à celui de 2006. Hors on veut simplifier et rendre non limitées dans le temps les autorisations préfectorales d'exploitations d'aérodromes privés sous prétexte que les investissements sont importants, mais on se prive du nécessaire contrôle de la limitation dans le temps qui pourrait prévenir les abus (de tous genres).

Aussi, il paraît urgent d'inclure dans ces futurs textes des garde-fous concernant le contrôle certain que l'Etat doit maintenir sur tous types d'installations privées et lucratives, et dans le cas qui nous intéresse, la responsabilité des usagers et le contrôle nécessaire sur le respect des normes sur le bruit et nuisances sonores impactant les communautés ou voisins de ces aérodromes privés. »

Réponse : Les projets de textes proposés ont vocation à mettre à jour des textes existants devenus obsolètes sur certains aspects du fait de leur ancienneté. Ils s'appliqueront sans préjudice des réglementations applicables par ailleurs, notamment celles relatives à la lutte contre les nuisances sonores. Par ailleurs, le projet prévoit que le préfet puisse édicter des limitations en la matière (ceci est déjà possible dans les textes actuels, et par ailleurs explicitement rappelé dans le projet de décret à l'article 6). A noter que les autorisations préfectorales concernées sont déjà non limitées dans le temps à l'heure actuelle (voir les arrêtés remplacés, cités à l'article 9 du projet d'arrêté).

La responsabilité des usagers est précisée dans ces nouveaux projets, ce qui n'était pas le cas jusqu'ici. Ces textes sont applicables en complément et sans préjudice des règles existantes en matière de nuisances sonores (précisées en page 16 de ce document).

Inutile de multiplier les risques, par Petit Jean Marie , le 27 mars 2015 à 08h09

« L'actualité récente a montré que dans l'aviation civile le facteur humain reste aujourd'hui le facteur principal en matière de risque.

Outre le fait que le nombre d'aérodromes de petite taille est aujourd'hui, à ma connaissance largement suffisant, et qu'autoriser des personnes non soumises à des règlements précis à faire chez elles des activités qui relèvent du collectif, constitue une prise de risque considérable, d'autres aspects militent en défaveur de toute ouverture en la matière.

Les nuisances sonores en particulier risquent d'être disproportionnées par rapport à ce qu'apporte ce genre de simplification.

Enfin, simplifier ne veut pas dire laisser faire et le laxisme est en la matière la porte ouverte à bien d'autres problèmes sous-jacents. Ne jouons pas les Pandore.

J'ajoute que j'ai un brevet de pilote et que même pour un ULM, l'utilisation d'un aérodrome public ne m'a jamais posé de problème. »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces projets de textes réglementaires (utilisation d'emplacements hors aérodromes et création d'un aérodrome privé) existent déjà et sont ici simplifiés en ce qui concerne le processus administratif seulement. Ces textes n'ont donc pas vocation à augmenter l'activité existante. Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Non, par SERMANET SYLVAIN , le 27 mars 2015 à 08h37

« Nous sommes déjà trop fréquemment survolés par des hélicoptères et petits avions de tourisme dont le moteur est très bruyant (c'est anormal qu'il y ait des règles pour le bruit des voitures, motos, machines à laver... et pas les petits avions).

Il est impossible d'avoir un peu de calme notamment le dimanche quand il fait beau, les avions passent sans arrêt.

Il n'est pas admissible qu'une personne nuise à la santé de milliers d'autres en passant au dessus de chez elles.

Nous sommes contre l'extension des possibilités d'atterrissage qui va entraîner une augmentation du trafic alors que l'on essaye de lutter contre la pollution ! »

Réponse : Les hélicoptères ne sont pas concernés par ces projets et sont déjà cadrés par une réglementation spécifique, incluant les limitations de cette activité. Les dispositifs prévus par ces projets de textes réglementaires existent déjà et sont ici simplifiés en ce qui concerne le processus administratif seulement. Ces textes n'ont donc pas vocation à augmenter l'activité existante. Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Nuisances ,harcèlements sonores:troubles de la tranquillité d'autrui, par rob.lejust , le 27 mars 2015 à 09h23

« =une nouvelle fois,les gouvernants veulent "imposer des nuisances sonores",des lois?inutiles sur la santé publique,, =les lois sont "pondues"par une dictature de personnes qui eux s'ont au calme dans le rédisense ou leurs propriétés !! = les lois sur les bruits existent et sans être appliquées sur le terrain??nous vivons de plus en plus dans les agressions,harcèlements sonores :: ===== il y en a marre.,,, »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces projets de textes réglementaires existent déjà et sont ici simplifiés en ce qui concerne le processus administratif seulement. Ces textes n'ont donc pas vocation à augmenter l'activité existante. Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Trop de bruit, par bauchat alain , le 27 mars 2015 à 09h57

« il est déjà difficile de faire appliquer la loi à propos des gros cubes, ces motos qui pétaradent parce qu'un abruti soucieux que de sa personne, a besoin d'une brutalité sonore, une pétarade, pour passer une bonne journée, monsieur qui n'est préoccupé que par son nombril ; alors il en est de même pour les engins volants ;je demande que la loi soit stricte sur le contrôle des nuisances sonores et ne permette pas à quelques fantaisistes de gêner les habitants de quartiers entiers. »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces projets de textes réglementaires existent déjà et sont ici simplifiés en ce qui concerne le processus administratif seulement. Ces textes n'ont donc pas vocation à augmenter l'activité existante. Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce

dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Nuisances, par JEHL André , le 27 mars 2015 à 13h06

« On peut craindre un établissement facilité d'aérodromes privés ou une utilisation facilitée d'emplacements privés dans des secteurs où les nuisances sonores et la pollution seront perceptibles par les riverains.

Comment ces derniers seront-ils informés préalablement de tels projets et quels seront leurs moyens de défense ou d'opposition contre ces projets ? »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes ne s'appliquent que si la personne ayant jouissance du terrain a délivré son accord, au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile.

Par ailleurs, les maires sont inclus dans ce dispositif ; ainsi que les préfets. Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Enfin, la création d'un aérodrome privé est soumise à étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement.

Un bel exemple d'absence de démocratie, par Georges Cingal , le 27 mars 2015 à 18h31

« Voici un bel exemple de décision à prendre au plus haut niveau sans que les citoyens puissent être informés (le maire sera informé, encore heureux !)

Pourtant les riverains pourraient avoir à redire : bruit, risque d'accident, pollution de l'air, perturbation des animaux d'élevage et de la faune sauvage ...

Il est évident qu'il y aura des procédures engagées pour "troubles de jouissance", surtout si les intéressés n'ont pas eu leur mot à dire.

En tant que responsable d'une Fédération d'associations de protection de la nature et de l'environnement, je prends date. »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés. Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maires et préfets. Par ailleurs, ces procédures ne s'appliquent que si la personne ayant jouissance du terrain a délivré son accord, au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile.

Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Enfin, la création d'un aérodrome privé est soumise à étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement.

Bruit de voisinage, par PINET Pascal , le 28 mars 2015 à 07h58

« Étant contre toute sorte de bruit gênant je me mets quelques voisins contre ma façon de réagir. Certains jouent avec nos nerfs, d'ailleurs plusieurs fois j'ai fait appeler à la gendarmerie mais rien n'y fait.

J'ai déjà eu plusieurs représailles (sans trop de gravités pour l'instant) de la part de jeunes qui ne veulent rien entendre.

En ce qui concerne les aéronefs il est inadmissible que les pilotes fassent n'importe quoi, de toute façon même avec des lois ou des décrets, rien n'y fera puisque certaines personnes ne respectent rien seul compte leur plaisir sans s'occuper des dérangements qu'elles causent, ne pensant pas du tout au voisinage et à l'environnement à l'heure où l'on parle de pollution, c'est grave. Il sera temps que les autorités se penchent sérieusement sur ces problèmes d'environnement dans beaucoup de domaines. Cordialement »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés. Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maires et préfets. Par ailleurs, ces procédures ne s'appliquent que si la personne ayant jouissance du terrain a délivré son accord, au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile.

Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Enfin, la création d'un aérodrome privé est soumise à étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement.

Trop d'aéronef, par Karine , le 28 mars 2015 à 12h35

« Je trouve que l'été c'est parfois insupportable tous ces avions qui s'amuse à faire des allées et venues

Qu'un avion soit utilisé pour aller d'un point à un autre d'accord mais qu'il reste au-dessus d'un même endroit à tourner pour rien c'est très pénible, il n'y a plus de silence. »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés. Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maires et préfets. Par ailleurs, ces procédures ne s'appliquent que si la personne ayant jouissance du terrain a délivré son accord, au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile.

Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Enfin, la création d'un aérodrome privé est soumise à étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement.

Les avions l'été, par Jeanie , le 28 mars 2015 à 12h40

« Trop d'avions tournent en rond pour leur plaisir à un même endroit. L'été nous ne pouvons pas profiter de notre jardin dans le calme, dès qu'il fait beau les avions arrivent. Il faudrait faire respecter le besoin de silence de la population. »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés. Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maires et préfets. Par ailleurs, ces procédures ne s'appliquent que si la personne ayant jouissance du terrain a délivré son accord, au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile.

Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Enfin, la création d'un aérodrome privé est soumise à étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement.

Le bruit : 1ère gêne perçue par les français, par ROGERS , le 28 mars 2015 à 21h36

« Les nuisances de l'environnement concernent de plus en plus de contentieux au civil mais aussi au tribunal administratif.

Alors en amont d'installations de ce type, prière de penser aux riverains et de les consulter. Les décrets et arrêtés sont toujours bien pensés et précis sur le papier. La faille se trouve dans les contrôles de l'Etat inexistantes et miraculeusement lorsqu'ils se produisent dans le suivi de ces contrôles une fois qu'ils ont eu lieu. »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés. Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maires et préfets qui peuvent édicter des limitations à ce titre. Par ailleurs, ces procédures ne s'appliquent que si la personne ayant jouissance du terrain a délivré son accord, au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile.

Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Enfin, la création d'un aérodrome privé est soumise à étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement.

Avis de Jacques Fortinon, le 30 mars 2015 à 21h16

« Madame,

je vous prie de trouver ci joint ma contribution à la consultation publique vous en souhaitant bonne réception, je vous prie de bien vouloir recevoir , Madame, l'assurance de mes sentiments distingués

La consultation publique porte sur les projets d'arrêtés 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 des aérodromes. Ce

projet faisant suite à un **besoin par l'administration et des usagers**, dans le cadre du "Choc de simplification »

Un premier constat s'impose et m'interroge :

° aucune association de consommateurs, de syndicats, d'associations liées à l'environnement, à la lutte contre les bruits de voisinage n'ont été consultée en amont de ce projet

° la simplification outrancière prévue pour et par les usagers concernés sera préjudiciable à ceux qui en subiront les conséquences.

Il existe déjà 500 plateformes aéronautiques en France ce qui représente 5 plateformes par département. La question est posée : savoir si notre pays est indigent en infrastructures aéronautiques ?

La plupart de ces plateformes ont été agréées avec beaucoup de bienveillance lors de leur création et sans contrôles de fonctionnement qui est source d'inconvénients de voisinage.

Force est de constater que le choc de simplification sera un choc d'inconvénients pour les riverains d'aérodromes privés. Le maire sera informé, les riverains aussi, simplement par le bruit de l'activité rémunérée des ULM, des écoles de pilotage etc !

Pourquoi ne pas décréter l'ensemble du territoire ouvert à toutes activités rémunérées et dispensées de toute réglementation ceci constituerait à n'en pas douter, un choc de simplification ?

Les spectacles rémunérés privés, les épandages gratuits, sans contrôles des préfetures, de la DGAC, où seul l'exploitant d'aéronef sera tenu de s'assurer de l'adéquation de l'emplacement avec les caractéristiques de la performance de son aéronef sur la sécurité des tiers et des biens et de prendre toutes les mesures d'atténuation du risque nécessaire; interpelle

Certainement que ce projet sera une grande avancée sociale.

Concernant l'épandage, il est consternant de constater que ce projet va favoriser ces techniques alors qu'elles sont contestées et condamnées par les Français , par les ministres de l'agriculture et du Développement durable

En ce qui me concerne, le projet de simplification de la réglementation proposé sera contraire à la charte constitutionnelle de l'environnement et en particulier à son article 1^{er}

« Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. »

Jacques Fortinon - à Billau - 32110 Nogaro »

Réponse : La présente consultation a pour objet de consulter le public, conformément aux procédures d'élaboration des textes réglementaires. Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés (régime déclaratif au maire ou d'autorisation préfectorale – voir textes existants listés à l'article 9 du projet d'arrêté). Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Ces procédures ne s'appliquent que si la personne ayant jouissance du terrain a délivré son accord, au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile.

Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maires et préfets qui sont détenteurs du pouvoir de police. Le préfet peut édicter des limitations d'utilisation d'un emplacement a priori, assortir une autorisation de restrictions voire révoquer une autorisation délivrée. Ces projets de textes ont été coordonnés avec les administrations compétentes dans les domaines évoqués. A noter que le bruit émis par les ULM est limité à 65 DB en vol en application de l'arrêté du 24 février 2012 relatif au bruit émis par les aéronefs ultralégers motorisés, et que les conditions dans lesquelles des épandages restent possibles sont définies par l'arrêté du 15 septembre 2014 relatif aux conditions d'épandage par voie aérienne des produits mentionnés à l'article L. 253-8 du code rural et de la pêche maritime (le préfet est concerné).

Les aérodromes privés ne font pas l'objet d'un contrôle des infrastructures et procédures d'exploitation car ils sont par définition dédiés à un usage privé. Ils font néanmoins l'objet d'une

approbation de l'usage prévu lors de leur création, conformément à l'article D.233-2 prévu par le projet de décret (correspondant à l'article D.233-2 actuel du Code de l'Aviation civile, légèrement revu), ainsi que d'une étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement. Les emplacements localisés hors aérodrome ne sont pas soumis à des normes en matière d'infrastructure, car ils sont par définition non nécessairement aménagés, ce qui est déjà le cas dans le dispositif existant actuellement.

Droit à la tranquillité, par M. Lemoine. , le 31 mars 2015 à 16h21

« Les projets concernant l'atterrissage et la décollage hors AD et AD privés ne tiennent pas compte des nuisances que génèrent ces opérations très polluantes (pollution de l'air, pollution sonore) Les riverains subissent déjà les survols de leur village par entre autre des ULM qui font des cercles à des heures indues. Que dire des spectacles publics aux conséquences parfois calamiteuses où on peut voir des individus d'une certaine espèce du genre humain (primates aux cerveaux ramollis par les décibels, l'alcool, "l'herbe". »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés. Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maire et préfet qui peuvent édicter des limitations à ce titre. Par ailleurs, ces procédures ne s'appliquent que si la personne ayant jouissance du terrain a délivré son accord, au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile.

Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Enfin, la création d'un aérodrome privé est soumise à étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement.

Les spectacles publics couverts par ces projets sont ceux relevant de l'aviation civile, tels que mentionnés dans le projet d'article de décret D.132-4, et non les autres types de rassemblements de personnes. Les spectacles publics que sont les manifestations aériennes sont déjà autorisés et régis par un texte spécifique (Arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes, modifié par l'arrêté du 25 février 2012).

Avis de FB sur les textes concernant les atterrissages hors aérodrome, par FBe , le 1er avril 2015 à 10h23

« Les textes soumis à notre jugement sur l'utilisation de terrains d'aviation m'amènent à vous soumettre les demandes de modifications substantielles suivantes :

- Les autorisations ne devraient pas avoir une durée limitée dans le temps. En effet, l'arrêté préfectoral ouvre droit à usage et peut amener le propriétaire à investir dans des ouvrages pour abriter les aéronefs ou améliorer l'état du sol. Ces travaux impliquent une pérennisation relative de l'accord du préfet. De la même manière, on comprend bien que si un besoin « supérieur » existait après l'autorisation préfectorale, le préfet aurait tout loisir de retirer l'autorisation ; ce retrait s'accompagnant à juste titre d'un dédommagement en relation avec la perte d'usage et des investissements éventuellement réalisés.

- Au lieu de ne plus différencier plate-forme occasionnelle de plate-forme permanente au prétexte d'une confusion, il aurait été plus judicieux de définir de manière précise ce que l'administration entend par plate-forme occasionnelle.
 - L'avis de la DGAC est toujours source d'amélioration pour des terrains parfois un peu « limite » et en tout cas plus positif que l'avis de PAF. Ne plus permettre à ce service d'émettre un avis technique risque de conduire à laisser un seul service souvent incompetent dans le domaine donner un avis. De plus l'avis « insertion dans l'espace aérien » reste très imprécis surtout si l'on considère comme la DGAC que l'espace va jusqu'au sol. Il aurait été certainement plus judicieux d'écrire des règles simples (de type ITAC par exemple) que le pétitionnaire s'engage à respecter (comme pour les permis de construire où le pétitionnaire s'engage à suivre les règles du code de la construction).
 - L'avis non motivé me semble contraire aux règles de droit concernant les décisions individuelles. C'est en tout cas contraire à ce que l'on peut attendre d'une administration exemplaire qui devrait pour des cas comme celui-ci (qui ne relève ni du secret défense, ni de l'intérêt général) motiver ses refus.
- Dans l'attente de vos commentaires et de la prise en compte de mes remarques, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués. »

Réponse : En réponse aux remarques émises :

- En effet, les aérodromes privés sont aménagés, et les emplacements hors aérodromes autorisés par le préfet peuvent l'être, mais ce n'est pas une obligation. Dans les projets de textes révisés, les autorisations ont été changées pour demeurer à durée non limitée, choix également validé par le Ministère de l'Intérieur et les usagers (ce point est donc inchangé par rapport au dispositif existant actuellement). Par ailleurs, ces autorisations relatives aux emplacements hors aérodromes demeurent précaires et révocables.
- Les termes « occasionnel » et « permanent » ont été abandonnés pour marquer le changement d'orientation. Cependant, la notion reste sous-jacente puisque le critère discriminant devient, pour la plupart des activités concernées, le nombre de mouvement. Ce critère est repris des pratiques actuelles. Ainsi, le choix effectué revient à définir clairement l'objet évoqué, ce qui rejoint votre suggestion.
- L'avis de la DGAC sur les infrastructures ou les obstacles alentour ne saurait être requis pour des emplacements non nécessairement aménagés, et dont les éventuels aménagements ne font l'objet d'aucune norme technique. Concernant les aérodromes privés, ils n'ont jamais été soumis à des normes techniques relatives aux infrastructures, mais seulement aux équipements éventuels (ie aides à la navigation aérienne, visuelles ou radioélectriques et autres dispositifs de télécommunications aéronautique) au titre de l'article D.233-4 actuel du Code de l'Aviation civile (révisé en l'article D.233-5 du projet de décret pour ne conserver que les aides radioélectriques à la navigation aérienne, et tout autre dispositif de télécommunications aéronautiques). La DGAC a donc uniquement compétence en matière d'insertion dans la circulation aérienne, pour rendre un avis sur ces emplacements et aérodromes privés. Les ITACs, qui ne constituaient que des recommandations et n'étaient pas réglementaires, ont été abrogées en 2013 ; elles peuvent cependant toujours être utilisées au bon vouloir des usagers. Imposer de telles règles aux emplacements hors aérodrome et aux aérodromes privés ne serait pas cohérent avec le fait que les dispositifs sont basés sur la responsabilisation de l'exploitant d'aéronef : cette approche, est d'ailleurs d'ores et déjà applicable avec les textes existants.
- « non motivé » a été supprimé dans les nouvelles versions de ces textes.

Avis de Geo (geo7777), le 1 avril 2015 à 22h49

« Mesdames Messieurs,
Pourquoi des Aérodrômes à usage privé?

Près des habitations, nous recevons assez de décibel et de gêne divers sans en rajouter une couche avec l'aviation dite légère de tous types! il y en à bien assez avec les rotations de CDG et Orly!

Quel seront les créneaux horaire pour ce type de vol?

Vol en IFR ou VFR? ou les deux? (il y à une grosse différence)

Pour l'approche création d'un couloir, mais qui survolera certainement des habitations! merci pour la tranquillité.(il ni a pas que Natura 2000) il y à des êtres Humains!!!! à protéger du bruit en PRIORITE!

A quel distance les aérodromes privés seront implantés des habitations?

Quant aux Préfets et aux Maires, je doute de leurs capacités à ce sujet! notre Maire n'est même pas capable de faire respecter nos petit arrêté Municipaux, et je pense que certain (copains) leurs forceront un peut la main pour arriver à ce qu'il désirent!

Je suis donc CONTRE CETTE PROPOSITION, les terrains existants doivent leur suffire, pourquoi certains voudrait-t-ils l'avion au pied de la porte à l'Americaine! ,Merci de penser au repos des autres!! Le Dimanche et le soir à partir de 20h00.

geo7777 (77700) »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes, notamment la création d'aérodromes privés, existent déjà et sont déjà utilisés (voir textes spécifiques existants listés en article 9 du projet d'arrêté). Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes.

Le projet d'article D.233-3 du décret prévoit que « L'arrêté [de création] pourra spécifier notamment que l'aérodrome est à usage temporaire ou saisonnier ou, pour les aérodromes permanents, que l'usage en sera exceptionnellement interdit certains jours. ». Cette disposition existe déjà (article D.233-6 du Code de l'Aviation civile) et a été maintenue dans les projets soumis à consultation.

Les nuisances environnementales potentielles sont gérées via les compétences des maires et préfets qui peuvent édicter des limitations d'utilisation à ce titre. En ce qui concerne les hauteurs de survol, en agglomération ou hors agglomération, ces dernières sont réglementées via d'autres textes, listés ci-après :

- règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 (SERA), qui établit les règles de l'air européennes,
- arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n°923/2012,
- arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux,
- arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord (notamment son article 4).

LE BRUIT LA POLLUTION LE COUT en plus de la sécurité, par Mme Chantal REINMUTH , le 2 avril 2015 à 10h16

« De plus en plus d'études montrent les effets négatifs du bruit sur la santé. Je demande aux décideurs de mettre en balance cet aspect du bruit, au même titre que la sécurité civile ou le développement économique.

Exemple : s'il est possible de supporter le passage d'un aéronef après 22 h, parce qu'il s'agit de l'heure de retour d'un vol régulier, il devient rapidement insupportable de supporter le passage incessant sur une seule journée isolée ou 2-3 jours « portes ouvertes », le passage donc de petits avions bruyants, qui baladent des personnes ou tractent des planeurs ou remontent des parachutistes.

Ces petits appareils font un bruit infernal en fonction de l'orientation du vent ou la position de la personne victime du bruit par rapport aux moteurs. Je ne connais aucune mesure officielle faite dans ces conditions. Et pourtant...

A rajouter également la pollution que ces aéronefs font subir aux habitants « riverains » de ces journées infernales : la consommation de kérosène induit des rejets qui retombent sur les habitations et leurs habitants qui généralement sont dans le jardin car bien sûr tout ceci se passe à la belle saison. Là encore aucune mesure n'a été réalisée.

Si vous rajoutez au dossier : les risques d'accidents, le coût écologique (pollution) et économique (pétrole) au bénéfice d'un très petit nombre de citoyens (en raison du coût de ces loisirs), je ne peux que m'étonner de constater une volonté de développement des aéroports départementaux et/ou privés. »

Réponse : Les nuisances sont gérées via les compétences des maires et préfets qui peuvent édicter des limitations à ce titre (le projet de décret, en son article 6, rappelle les prérogatives du Préfet en matière de lutte contre les nuisances).

Les nuisances sonores sont prises en compte dans ce dispositif, le préfet pouvant au besoin restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement ou édicter des conditions à l'autorisation délivrée, ce qui n'est pas clairement le cas dans les textes existants. D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16). Par ailleurs, la création d'un aérodrome privé est soumise à étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement.

Les aéronefs sont eux-mêmes soumis à des règles existant par ailleurs en ce qui concerne le bruit qu'ils émettent : notamment, le bruit émis par les ULM est limité à 65 DB en vol en application de l'arrêté du 24 février 2012 relatif au bruit émis par les aéronefs ultralégers motorisés.

Ces projets de textes n'ont pas pour objet de traiter ces limitations, qui sont couvertes par d'autres réglementations, mais de simplifier et clarifier les procédures existantes en matière d'atterrissage et de décollage hors aérodrome et d'aérodromes privés ; et de combler des vides juridiques pour des activités existantes.

Non, par Jules , le 2 avril 2015 à 16h45

« non ! pas plus de bruit et de nuisances, ça suffit avec les aerodromes actuels »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes (aérodromes privés et utilisation d'emplacements hors aérodromes) existent déjà et sont déjà utilisés. Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maire et préfet qui peuvent édicter des limitations à ce titre (le projet de décret, en son article 6, rappelle les prérogatives du Préfet en matière de lutte contre les nuisances sonores). D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Bruits réguliers de moteurs d'avions le Week end surtout mais pas seulement, par Maryse SABOT , le 2 avril 2015 à 17h10

« Qu'en est il des survols de villages proches des aérodromes "autorisés" au point de couvrir la voix tellement les petits avions volent bas ?? (problèmes posés par l'aérodrome d'EPISY (77) sur les villages de Bourron Marlotte, Montigny sur Loing, Sorques, La Genevraye »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés. Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maire et préfet qui peuvent édicter des limitations à ce titre (le projet de décret, en son article 6, rappelle les prérogatives du Préfet en matière de lutte contre les nuisances sonores). D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

En ce qui concerne les hauteurs de survol, en agglomération ou hors agglomération, ces dernières sont réglementées via d'autres textes, listés ci-après :

- règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 (SERA), qui établit les règles de l'air européennes,
- arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n°923/2012,
- arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux,
- arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord (notamment son article 4).

Bruits , par yoyo , le 2 avril 2015 à 17h15

« nous considérons que sa peut amener beaucoup de bruits pour les habitants des villages alentour.

Se qui peut entraîner d'autre bruit sonore (motos , musiques ...) .

Donc pour résumer je ne suis pas d'accord »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés. Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maire et préfet qui peuvent édicter des limitations à ce titre (le projet de décret, en son article 6, rappelle les prérogatives du Préfet en matière de lutte contre les nuisances sonores). D'autres textes réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16).

Aérodromes privés, par Brouant Janine , le 2 avril 2015 à 21h31

« La possibilité d'autoriser les aérodromes privés est la porte ouverte à tous les abus : nuisances sonores, trafics en tout genre... L'environnement est souvent bruyant, ce n'est pas la peine de rajouter d'autres agressions sonores avec des petits avions ou des ULM. »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés. Ces projets de textes visent principalement à simplifier et clarifier les procédures existantes, et combler des vides juridiques pour des activités existantes. Les nuisances diverses sont gérées via les compétences des maire et préfet qui peuvent édicter des limitations à ce titre (le projet de décret, en son article 6, rappelle les prérogatives du Préfet en matière de lutte contre les nuisances sonores). D'autres textes

réglementaires sont également applicables en ce qui concerne les nuisances sonores (voir en page 16). A titre d'exemple, le bruit émis par les ULM est limité à 65 DB en vol en application de l'arrêté du 24 février 2012 relatif au bruit émis par les aéronefs ultralégers motorisés.

Par ailleurs, les procédures prévues par ces projets de textes ne s'appliquent que si la personne ayant jouissance du terrain a délivré son accord, au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile.

Atterrissage et décollage hors AD et AD privés, par Mr SEIGNEURET Claude , le 3 avril 2015 à 12h03

« La remarque générale de principe est que le souci de simplification conduisant au projet de Décret et d'arrêté(s) ne doit pas conduire à une permissivité pour implanter des aérodromes privés et permettre des pratiques hors aérodromes plus grande au détriment de la TRANQUILLITE publique et de l'environnement.

Notamment pour l'usage d'aéronefs ou matériels polluants et/ou bruyants à échappements libres ou non limités en niveau sonore.

(L'exemple des circuits de vitesse pour voitures et engins motorisés est malheureusement là pour démontrer la grande nocivité sur l'environnement et la tranquillité des riverains).

De manière générale le législateur ou signataire d'une autorisation doit exclure les atterrissages et décollages d'engins motorisés (ULM...) hors aérodromes sauf pour les cas de force majeure ou secours et ne pas laisser l'accord à la seule personne qui a la jouissance de l'emplacement utilisé : l'accord du maire doit dans tous les cas être obtenu (suppression du "le cas échéant" ds l'article 7 du projet d'arrêté ainsi que l'accord des "riverains" de l'emplacement.

Ils doivent aussi limiter strictement l'utilisation d'aérodromes privés pour des fêtes autres que celles de démonstrations d'aéronefs (sans qu'elles prennent d'ailleurs) l'allure de kermesses bruyantes et EXCLURE d'autres types de manifestations privées, notamment en période nocturne, où il pourrait être fait usage de sonorisations génératrices de nuisances sonores.

Il est aussi particulièrement nécessaire que les évaluations d'impacts demandées au bénéficiaire d'une autorisation incluent celles qui ont trait à l'impact sonore et à la tranquillité publique et pas seulement à la sécurité (cf articles 6 et 11 du projet de Décret).

Pour le projet d'arrêté :

- l'article 3 doit amener le pétitionnaire à communiquer au maire non seulement l'accord de la personne qui a la jouissance de l'emplacement utilisé mais aussi le type et caractéristiques des engins utilisés permettant d'apprécier les risques vis à vis de l'impact sonore
- l'article 7 doit rendre SYSTEMATIQUE la consultation du maire et riverains.

La référence au Code de la santé publique devrait figurer dans les préalables : "VU..." s'agissant en particulier des questions de nuisances sonores. »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés : les atterrissages et décollages hors aérodromes et la création d'aérodromes privés sont *déjà autorisés* par les textes réglementaires actuels (listés à l'article 9 de l'arrêté pour les emplacements hors aérodrome) sous certaines conditions et sous réserve d'avoir obtenu l'accord de la personne ayant jouissance du terrain au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile. Le présent projet vise simplement à clarifier et harmoniser les textes existants, et à combler des vides juridiques pour des activités existantes.

Concernant les nuisances sonores : le projet a vocation à s'appliquer *sans préjudice de la réglementation environnementale applicable par ailleurs* ; de surcroît, le projet de décret, en son article 6, rappelle les prérogatives du Préfet en matière de lutte contre les nuisances sonores. A noter enfin que le bruit émis par les ULM est limité à 65 DB en vol en application de l'arrêté du 24 février 2012 relatif au bruit émis par les aéronefs ultralégers motorisés. D'autres textes couvrent les limitations de nuisances sonores pour les autres types d'aéronefs (voir page 15).

Les visas des textes n'ont qu'une valeur indicative. Les « évolutions d'aéronefs constituant des spectacles publics » (article R.131-3 du Code de l'Aviation civile) couvertes par ces projets sont celles relevant de l'aviation civile, tels que mentionnés dans le projet d'article de décret D.132-4, et non les autres types de rassemblements de personnes. Les spectacles publics que sont les manifestations aériennes sont déjà autorisés et régis par un texte spécifique (Arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes, modifié par l'arrêté du 25 février 2012) et ne sont pas couverts par ce projet d'arrêté, mais par le projet d'article de décret spécifique (D.132-4) et l'arrêté du 4 avril 1996 modifié relatif aux manifestations aériennes.

Ces procédures ne s'appliquent que si la personne ayant jouissance du terrain a délivré son accord, au titre de l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile (droit de propriété).

Concernant les propositions de modification du projet d'arrêté :

- Article 3 : le projet reprend telle quelle l'obligation d'information du maire prévue par les arrêtés existants, lesquels ne détaillent pas davantage la nature exacte des informations à communiquer. Le projet ne vise pas à modifier les dispositions actuelles en la matière ni y ajouter des contraintes supplémentaires. La situation est à apprécier au cas par cas : si le maire estime nécessaire la fourniture d'informations complémentaires, il est à même de se rapprocher de l'utilisateur (voir supra). A noter que suite aux commentaires reçus, cet article sera modifié pour en exclure les drones de moins de 25 kg (ou aéromodèles), les parachutes ou les P.U.L. qui ne sont soumis actuellement à aucune obligation d'information au maire. Cette obligation d'information sera cependant introduite pour les aéronefs circulant sans aucune personne à bord, de masse comprise entre 25 et 150 kg.

- Article 7 : la locution « le cas échéant » visait uniquement les cas où l'emplacement se situe hors limite d'une commune (emplacements situés en mer). Dans la mesure où celle-ci est source d'ambiguïté, celle-ci est désormais supprimée.

Les maires et les préfets sont dotés de pouvoirs de police qui leur permettent d'édicter des limitations aux activités concernées. Les compétences préfectorales correspondantes, régies par des textes issus d'un autre ministère, sont d'ailleurs explicitement rappelées dans ce projet. Il n'est donc pas opportun que le présent projet, codifié dans le Code de l'Aviation civile, détaille les procédures de recueil de l'avis des riverains par le maire ou le préfet. Ainsi et dans ces situations, le système français prévoit que les riverains ont la possibilité de s'adresser au maire ou au préfet en cas de gêne constatée, afin notamment que les limitations aux activités soient édictées, en application du présent projet de décret. Les procédures précitées étant considérées par les administrations concernées comme adaptées pour prendre en compte la position des riverains, il n'a pas été jugé opportun de prévoir des mécanismes alternatifs de consultation des riverains.

Enfin, la création d'un aérodrome privé est soumise à étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement.

Projet de décret et motivation des actes administratifs, par Serge Marolle, Président du SNPPAL , le 3 avril 2015 à 16h46

« Bonjour,

L'article 8 du projet de décret modifiant l'article D.232-2 du CAC prévoit que "La décision d'autorisation ou de refus du préfet est prise par arrêté non motivé, dans les délais fixés par arrêté ministériel."

Cette disposition ne semble pas compatible avec celles de la Loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, et de la Loi n°79-587 du 11 juillet 1979 relative à la motivation des actes administratifs et aux relations avec l'administration, qui font toutes deux obligation à l'administration de motiver leurs décisions, notamment lorsqu'il s'agit d'un refus d'autorisation. »

Réponse : En effet, la mention de « non motivé » est désormais supprimée.

Et les nuisances sonores ? , par Lapied Martine , le 3 avril 2015 à 16h59

« Avec l'accord de la personne qui possède le terrain mais sans doute pas celle des riverains et habitants survolés par les appareils en question... Une nuisance sonore de plus en vue ! »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés : les atterrissages et décollages hors aérodromes et la création d'aérodromes privés sont *déjà autorisés* par les textes réglementaires actuels (listés à l'article 9 de l'arrêté pour les emplacements hors aérodrome) sous certaines conditions. Le présent projet vise simplement à clarifier et harmoniser les textes existants, et à combler des vides juridiques pour des activités existantes.

Concernant les nuisances sonores : le projet a vocation à s'appliquer *sans préjudice de la réglementation environnementale applicable par ailleurs* ; de surcroît, le projet de décret, en son article 6, rappelle les prérogatives du Préfet en matière de lutte contre les nuisances sonores. Les nuisances sonores sont par ailleurs gérées par des dispositifs complémentaires.²

Les maires et les préfets sont dotés de pouvoirs de police qui leur permettent d'édicter des limitations aux activités concernées. Les compétences préfectorales correspondantes, régies par des textes issus d'un autre ministère, sont d'ailleurs explicitement rappelées dans ce projet. Il n'est donc pas opportun que le présent projet, codifié dans le Code de l'Aviation civile, détaille les procédures de recueil de l'avis des riverains par le maire ou le préfet. Ainsi et dans ces situations, le système français prévoit que les riverains ont la possibilité de s'adresser au maire ou au préfet en cas de gêne constatée, afin notamment que les limitations aux activités soient édictées, en application du présent projet de décret. Les procédures précitées étant considérées par les administrations concernées comme adaptées pour prendre en compte la position des riverains, il n'a pas été jugé opportun de prévoir des mécanismes alternatifs de consultation des riverains.

Atterrissage et décollage hors AD et AD privés, par Teil , le 3 avril 2015 à 17h27

« Ces textes ne simplifient pas vraiment ; il y a même augmentation de contraintes, par exemple (modification 3ème partie code de l'aviation civile atterrissage et décollage des aéronefs hors des aérodromes) *article 6* les planeurs lancés par treuil sont autorisés à atterrir

² Notamment : sous-partie I de la Partie 21 du règlement (UE) n°748/2012, règlement (CE) No 216/2008, Articles R. 133-2 et R. 133-3 du Code de l'Aviation civile, Arrêté du 30 juillet 1975 relatif aux conditions de délivrance des certificats de limitation de nuisances des aéronefs, Arrêté du 19 février 1987 relatif aux catégories d'aéronefs soumis à l'obligation des certificats de limitation de nuisances et Arrêté du 12 novembre 1980 portant interdiction d'inscription au registre français d'immatriculation des avions à réaction subsoniques quelle que soit leur masse et des avions à hélices de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 5700kg dépourvus de certificats de limitation de nuisances.

sur des emplacements situés en dehors d'un aérodrome, mais pas les mêmes appareils, si le mode de lancement est différent (valeur discriminatoire) !

Le terme "*lancés par treuil*" est à supprimer pour simplifier dans cet article, ne conserver que le simple terme "les planeurs".

Dispositions transitoires article 15

Les autorisations en cours de validité à la date d'entrée en vigueur du présent décret sont réputées valides pour une durée de cinq ans à compter de la même date. Pourquoi donner une limite? Il ne s'agit pas de visite médicale, ou de vieillissement de structure ; si vous voulez simplifier pourquoi donner des dates de validité de 5 ans, alors qu'il s'agit d'un emplacement au sol, que l'autorisation est précaire et révoicable (cf. article 6) cela pourrait signifier qu'une autorisation valide pour seulement un an est portée d'office à 5 ans et qu'une autorisation donnée pour 10ans est ramenée à cinq ans, ça n'a pas de sens. En dispositions transitoires, il eut mieux valu écrire "*les autorisations en cours de validité, à la date d'entrée en vigueur du présent décret, conservent les prérogatives définies initialement.*" En simplifiant ainsi, les préfetures n'auront pas à gérer de cas "tordus".

Cordialement

Pascal Teil

Président section Ile de France Fédération RSA »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés : les atterrissages et décollages hors aérodromes et la création d'aérodromes privés sont *déjà autorisés* par les textes réglementaires actuels (listés à l'article 9 de l'arrêté pour les emplacements hors aérodrome) sous certaines conditions. Les planeurs lancés par treuil sont donc actuellement autorisés pour ces opérations (article D.132-11 du Code de l'Aviation civile et arrêté du 20 février 1986 fixant les conditions dans lesquelles les planeurs lancés par treuil peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome) et ont été repris dans ce projet.

Suite à consultation du CNFAS (et du RSA), il a été acté d'ajouter dans ce dispositif les planeurs remorqués par ULM, dont les opérations aériennes sont déjà autorisées.

Les autorisations préfectorales sont finalement maintenues a durée non limitée (accord reçu du ministère de l'Intérieur).

Association nationale AntiBruit de Voisinage (AAbV), par Anne Lahaye, Présidente de l'AAbV - le 3 avril 2015 à 17h30

« Bonjour Madame Bernadac,

l'Association nationale AntiBruit de Voisinage (AAbV) vous prie de bien vouloir porter son avis ci-attaché à la connaissance des membres de la Commission de travail sur les projets de Décret et Arrêté concernés.

Vous remerciant par avance de bien vouloir en accusé réception et me tenir au courant de la suite qui sera donnée au sujet,

veuillez agréer, Madame Bernadac, mes salutations distinguées.

[Commentaires] :

l'AAbV existe depuis 35 ans. Elle est membre du Conseil National du Bruit et participe aux travaux des Commissions de l'AFNOR qui la concerne.

Elle représente aujourd'hui plus de 2 500 familles françaises.

Elle apporte ci-après sa contribution à l'enquête 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 des aérodromes existants.

Dans la mesure où ces projets feraient suite à un besoin émis par l'Administration et les usagers, dans le cadre du "Choc de simplification", l'AAbV demande :

-> que soit précisé le nombre « d'usagers » concernés en France.

-> Elle souhaite savoir si les Associations à vocation écologique, de protection de la nature (oiseaux, flore), les Associations (ou collectifs) de riverains concernés par le bruit avaient été consultées en amont pour l'élaboration de ces projets soumis aujourd'hui à enquête publique ?

-> L'AAbV réclame que dans la liste des textes réglementaires, en préalable des deux projets, figure le Code de la Santé publique pour ce qui concerne les dispositions de lutte contre le bruit ainsi que la Charte constitutionnelle de l'Environnement.

L'AAbV rappelle **l'article 1 de cette Charte constitutionnelle de l'environnement : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. »**

Or les aérodromes sont sources de nuisances (bruit et air) pour les riverains, nuisances en expansion au fur et à mesure du développement des aérodromes en terme de fréquentation et/ou d'agrandissements.

En conséquence,

1) le nombre des aérodromes apparaissant comme largement suffisant en France (500 plateformes soit 5 par département), l'AAbV estime qu'il n'est pas nécessaire d'en créer d'autres et qui plus est des aérodromes « privés ».

2) vu le Code de la Santé publique et compte tenu des pollutions sonores et des pollutions de l'air émises par les ULM et autres engins à pots d'échappement libre, l'AAbV refuse que ces engins bruyants et pollueurs puissent décoller ou atterrir où que ce soit.

3) Article 6 du projet de Décret :

NON à « soumise soit à l'information préalable du Maire soit à autorisation du Préfet ».

La consultation du Maire et des riverains est indispensable.

L'A.Ab.V. réclame expressément, en cas d'autorisation préalable du Maire après consultation des riverains, que l'autorisation finale relève de l'autorité exclusive du Préfet.

Pour le § «A ce titre, l'exploitant d'aéronef : » l'alinéa « évalue l'impact... sur la sécurité des tiers ... » il doit être ajouté « **sur la tranquillité des riverains** »

4) Epandages

Ils sont en voie d'interdiction totale d'ici fin 2015 (sauf pour ce qui concerne le raisin et le riz). Il n'y a plus lieu de les mentionner de ces projets.

5) Article 11 du projet de Décret :

Le § qui vise l'évaluation, par le bénéficiaire d'une autorisation d'aérodrome privé, de l'impact de son utilisation sur la sécurité doit comporter aussi l'expression « **sur la tranquillité des riverains** ».

6) Article 14 du projet de Décret :

Vu le code de la Santé publique,

NON catégorique aux spectacles publics, autres que démonstrations d'aéronefs sur des aires privées, qu'ils soient payants ou gratuits ; démonstrations d'aéronefs autorisées à condition que les niveaux sonores soient strictement encadrés et limités conformément aux textes en vigueur et la sécurité parfaitement contrôlée avec interdiction des rase-mottes.

Les autoriser laisserait la porte ouverte à des abus, à une recrudescence des nuisances et des pollutions pour tous (atteinte à l'environnement et à la tranquillité avec l'afflux de foules) et pour les personnes qui sont peut-être encore un peu épargnées dans les campagnes et petits villages.

6) La protection de l'environnement et des riverains

doit être une priorité, or elle n'apparaît pas dans ce projet de simplification.

La simplification devrait au contraire se réduire à la préservation de ces deux aspects prioritaires.

L'AAbV réclame qu'avant toute autorisation, soit exigé, du propriétaire du terrain privé souhaitant implanter son aérodrome privé, les résultats d'une Enquête de l'Impact Sonore et Environnementale sur la flore et la faune qu'il aura diligentée à sa charge. Ces résultats d'enquête seront transmises, au Maire, au Préfet et aux Riverains consultés.

7) La sécurité des personnes, des biens et de la nature

Cet aspect prioritaire est quasiment passé sous silence ou semble être simplement laissé à la « responsabilité du pilote ».

Pour la sécurité des pilotes eux-mêmes et des populations, cette désaffectation des Pouvoirs publics et des Propriétaires des terrains concernés serait une erreur qui laisserait le champ libre à tous les abus.

La sécurité des pilotes, des riverains, des biens et de la nature doit être sous la responsabilité des **Propriétaires des terrains** et des **Pouvoirs publics** qui auraient donné les autorisations de création des aérodromes privés ainsi que les autorisations spécifiques pour toutes activités qui s'y dérouleraient.

Les interdictions à la circulation aérienne des zones protégées (comme les parcs naturels) à moins de 1 000m doivent être maintenues et intensifiées.

Pour le projet d'Arrêté :

Article 3 : « En matière d'utilisation...l'exploitant d'aéronef informe préalablement la maire, lui communique l'accord préalable de la personneainsi que l'activité prévisionnelle. » :

à compléter par le type des aéronefs et les caractéristiques de leur moteur permettant d'apprécier le niveau de bruit émis.

Article 7 : suppression de « le cas échéant » pour la consultation du maire ; la rendre systématique ainsi que la consultation des riverains.

Globalement, l'AAbV réclame :

- aux usagers de l'aviation légère :

- le respect des altitudes réglementaires pour éviter aux populations survolées toutes souffrances et dégradations de la santé occasionnées par les nuisances sonores - l'équipement des moteurs des moyens techniques existants (ou leur remplacement) pour réduire bruit et pollutions à la source.

- à la Gendarmerie et Service du Contrôle de Circulation aérienne

- application stricte des règlements existants en particulier par les usagers des aérodromes « aviation légère » et de sanctionner systématiquement les contrevenants

- contrôles réguliers d'alcoolémie (et autres substances) des pilotes de l'aviation dite légère dont ceux des ULM.

Fait à Rousset, le 04 avril 2015 »

Réponse : La présente consultation publique vise à consulter le public selon les procédures en vigueur, mais ne constitue aucunement une enquête publique. Les aspects environnementaux ont fait l'objet d'un travail commun avec la DGALN mené en parallèle de cette consultation et ces projets de textes ont été depuis modifiés pour prendre en considération leurs remarques ; les associations dont le domaine d'action n'est pas directement lié à l'aviation civile sont consultées via la présente consultation.

Le nombre d'usagers sollicitant une autorisation pour utiliser un emplacement donné est d'environ 450 par an, sur l'ensemble du territoire incluant les DOM.

Les textes listés en visa d'un texte réglementaire ne sont qu'indicatifs et sont liés au sujet traité : le Code de l'Environnement est cité dans ces visas. Aucun article du code de la santé publique n'a été

identifié comme étant directement lié à l'objet traité : les projets de texte concernés s'appliquent quoi qu'il en soit sans préjudice des réglementations applicables dans les domaines connexes. En particulier, il a été convenu avec la DGALN d'ajouter dans le projet d'arrêté, à l'article 1 : « Les dispositions du présent arrêté sont applicables sans préjudice des dispositions du code de l'environnement relatives aux parcs naturels, réserves naturelles et sites Natura 2000, et sans préjudice de la réglementation relative à l'utilisation de l'espace aérien. »

En réponse aux points spécifiques :

1/ Ces projets ne visent pas à créer d'autres aérodromes : il concerne uniquement les aérodromes privés (modifications très mineures des dispositions existantes du Code de l'Aviation civile) et les emplacements situés hors aérodrome et utilisés pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs (dispositifs existants et couvert notamment par les arrêtés listés à l'article 9 du projet d'arrêté). De tels aérodromes et emplacements existent donc déjà.

2/ le dispositif s'applique sans préjudice des règles existantes en matière d'environnement. En ce qui concerne les nuisances sonores, elles sont couvertes en partie par ces projets (rappel des prérogatives du préfet et consultation de la DREAL pour les autorisations délivrées) et par des textes spécifiques, listés notamment en note de bas de page 16 de ce document. A noter que le bruit émis par les ULM est limité à 65 DB en vol en application de l'arrêté du 24 février 2012 relatif au bruit émis par les aéronefs ultralégers motorisés.

3/ Le maire est toujours présent dans le dispositif proposé : soit comme destinataire de l'information déclarative (procédure déjà existant et appliquée lorsque peu de mouvements sont pratiqués), soit par la fourniture de l'avis du maire dans le dossier d'autorisation pour les cas soumis à autorisation préfectorale (cf. article 5 du projet d'arrêté).

Les maires et les préfets sont dotés de pouvoirs de police qui leur permettent d'édicter des limitations aux activités concernées. Les compétences préfectorales correspondantes, régies par des textes issus d'un autre ministère, sont d'ailleurs explicitement rappelées dans ce projet. Il n'est donc pas opportun que le présent projet, codifié dans le Code de l'Aviation civile, détaille les procédures de recueil de l'avis des riverains par le maire ou le préfet. Ainsi et dans ces situations, le système français prévoit que les riverains ont la possibilité de s'adresser au maire ou au préfet en cas de gêne constatée, afin notamment que les limitations aux activités soient édictées, en application du présent projet de décret. Les procédures précitées étant considérées par les administrations concernées comme adaptées pour prendre en compte la position des riverains, il n'a pas été jugé opportun de prévoir des mécanismes alternatifs de consultation des riverains.

4/ Etant donné que l'épandage est encore pratiqué (même marginalement), il convient de le cadrer réglementairement en matière d'aviation civile, sachant que ces dispositions s'appliquent sans préjudice des réglementations existantes dans ce domaine, notamment l'arrêté du 15 septembre 2014 relatif aux conditions d'épandage par voie aérienne des produits mentionnés à l'article L. 253-8 du code rural et de la pêche maritime (le préfet est concerné).

5/ La tranquillité des riverains est de compétence des maires et préfets. Elle est donc gérée au titre de l'article 6 du projet de décret, le préfet pouvant restreindre, limiter ou interdire l'usage d'un emplacement. Le ministère de l'Intérieur, en charge du rôle des préfets, a été consulté sur ces projets. Il n'est pas souhaité ajouter de contrainte supplémentaire sur ce point dans un texte de l'aviation civile, ces aspects étant gérés par d'autres dispositifs (voir compléments de réponse au point 3/ ci-dessus).

6/ Les « évolutions d'aéronefs constituant des spectacles publics » (article R.131-3 du Code de l'Aviation civile) couvertes par ces projets sont celles relevant de l'aviation civile, tels que mentionnés dans le projet d'article de décret D.132-4, et non les autres types de rassemblements de personnes. Les spectacles publics que sont les manifestations aériennes sont déjà autorisés et régis par un texte spécifique (Arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes, modifié par l'arrêté du 25 février 2012) et ne sont pas couverts par ce projet d'arrêté, mais par le projet d'article de décret spécifique (D.132-4) et l'arrêté du 4 avril 1996 modifié relatif aux manifestations aériennes. Les spectacles publics sont déjà autorisés sur les aérodromes privés au titre de l'actuel article D.233-8 du Code de l'Aviation civile. Les présents projets ont pour objet de clarifier les procédures existantes

sans les complexifier outre mesure. Les nuisances sonores sont gérées par d'autres dispositifs (voir note de bas de page 16 de ce document).

6(bis)/ La protection de l'environnement est gérée par d'autres dispositifs prévus par les textes produits par les services qui ont cette compétence. Les présents projets de textes s'appliquent sans préjudice des réglementations et dispositifs existants. La DGALN a été consultée sur ces projets, en parallèle de la présente consultation, et ses remarques ont été prises en considération. En particulier, les dispositifs de préservation de l'environnement tels que Natura 2000 ou les parcs naturels, sont évoqués dans ces projets. A ce titre, une phrase a été ajoutée à l'article 1 de l'arrêté, à titre de rappel : « Les dispositions du présent arrêté sont applicables sans préjudice des dispositions du code de l'environnement relatives aux parcs naturels, réserves naturelles et sites Natura 2000, et sans préjudice de la réglementation relative à l'utilisation de l'espace aérien. » Enfin, les aérodromes privés sont soumis à une étude d'impact en application de l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement (point a) du 9° du tableau annexé à cet article).

7/ Les projets de textes prévoient de traiter la sécurité des tiers selon la logique suivante : le dossier de demande d'autorisation contient une déclaration de l'exploitant d'aéronef attestant la prise de mesures d'atténuation de l'impact sur la sécurité des tiers et des biens à la surface ; en cas de doute sur la pertinence de ces mesures, des questions complémentaires pourront être posées par l'administration, voire l'autorisation refusée. A noter que des autorisations ont déjà été refusées pour cette raison. Il n'est pas prévu d'ajouter des contraintes supplémentaires en matière de sécurité des tiers par rapport aux dispositifs existants (régis par les textes listés à l'article 9 du projet d'arrêté) car ces dispositifs ont fait leurs preuves et le retour d'expérience montre que cet aspect est géré de façon adéquate par les exploitants d'aéronefs. Concernant le régime déclaratif, il est prévu similaire à ce qui est pratiqué aujourd'hui, sans retour d'expérience négatif sur ce point : seuls quelques vides juridiques sont comblés. En ce qui concerne les parcs naturels : voir réponse au point 6bis.

Concernant les propositions de modification de l'arrêté :

- Article 3 : le projet reprend telle quelle l'obligation d'information du maire prévue par les arrêtés existants, lesquels ne détaillent pas davantage la nature exacte des informations à communiquer. Le projet ne vise pas à modifier les dispositions actuelles en la matière, ni y ajouter des contraintes supplémentaires. La situation est à apprécier au cas par cas : si le maire estime nécessaire la fourniture d'informations complémentaires, il est à même de se rapprocher de l'usager. A noter que suite aux commentaires reçus, cet article sera modifié pour en exclure les drones de moins de 25 kg (ou aéromodèles), les parachutes ou les P.U.L. qui ne sont soumis actuellement à aucune obligation d'information au maire. Cette information sera cependant maintenue pour les aéronefs circulant sans aucune personne à bord, de masse comprise entre 25 et 150 kg.
- Article 7 : la locution « le cas échéant » visait uniquement les cas où l'emplacement se situe hors limite d'une commune (emplacements situés en mer). Dans la mesure où celle-ci est source d'ambiguïté, elle a été supprimée.

Les autres règles applicables aux exploitants d'aéronefs sont maintenues, et complètent ce dispositif qui n'a pas vocation à les traiter (notamment respect des altitudes réglementaires, règles en matière de nuisances sonores et d'environnement).

Atterrissage et décollage hors AD et AD privés (1), par Roland M , le 4 avril 2015 à 09h53

« Consultation publique sur projet de décrets et arrêtés libérant les conditions d'autorisation d'aérodromes privés et d'atterrissage hors aérodromes.

Roland M.

ICNA-D (contrôleur aérien) retraité

Pilote privé depuis 1979

1 300 h de vol dont une partie en brousse africaine en relation avec une ONG

Consulté par une association de défense de l'environnement, voici mon analyse

Il est important que la protection, la préservation écologique de l'environnement, et la tranquillité des riverains d'aérodromes soient garantis. Bon nombre de ces derniers s'inquiètent, se plaignent de l'atteinte à leur quiétude et à leur santé. Il est important d'éviter tout rejet du public potentiellement concerné.

Sur la note :

Au paragraphe 5, également

Projet de remplacement D132-4 Art 3 et 6, D132-7 Art 6

a – il est prévu que des activités, sous pression de professionnels, précédemment soumises à autorisation ne fasse plus l'objet que d'une déclaration au maire de la commune concernée ;

- cette déclaration devra se faire dans les trente jours précédant le premier mouvement envisagé ;

- cette disposition est de nature à soulever des oppositions de la part des résidents voisins, il devra être possible au maire de donner son avis et son refus après consultation de ses administrés si l'on ne veut pas un rejet des activités aéronautiques.

b – épandages de produits phytosanitaires (ils se font à une distance de 50 m des habitations et points sensibles), ces épandages suscitent des contestations de plus en plus fortes pour des raisons de :

- bruit : celui des appareils pouvant être utilisés, Cessna 188 de 285 CV, Grumman G 164A de 450 CV, Thrush S2-R de 600 CV, Piper Pawnee PA 25-235 de 235 CV, hélicoptère Hughes 269C de 200 CV dont le moindre se monte à un niveau supérieur 80 Db(A)

- pollution chimique par dispersion,

- problèmes de santé publique : cancers, troubles endocriniens, malformations fœtus, etc. ; (voir reportage ARTE du 31 mars 2015 et les rapports de chercheurs) Ils sont en voie d'interdiction totale, les dernières dérogations temporaires avant le 31 mars 2015 ne pourront concerner que le riz et le raisin « de manière strictement encadrée » et seulement jusqu'au 31 décembre 2015 (arrêté du 19 septembre 2014)

Il n'y a donc pas lieu de les mentionner.

Au paragraphe 8 : les deux problèmes sont les mêmes, ces manifestations doivent tenir compte des troubles qu'ils peuvent occasionner

Le problème de spectacles publics étrangers à l'aéronautique soulève les inquiétudes d'atteinte à l'environnement et à la tranquillité publique (afflux de foule, bruit dépassant les 100 Db(A)), les aérodromes doivent en être écartés, de plus, la remise en état de ceux-ci se trouvant souvent douteux et problématique.

Les manifestations aéronautiques hors d'aérodrome risquent également de d'occasionner des problèmes de sécurité, tant sur le plan aéronautique – on a déjà vu des passages en rase-mottes soulevant les cailloux du terrain – que sur celui du public ainsi que de porter atteinte à l'environnement – bruit, affluence, et sauvegarde de l'écologie du milieu.

Au paragraphe 9 :

Les services délivrant l'autorisation se devra de vérifier l'impact sur l'environnement en fonction de éléments physiques et opérationnels sur place avant toute délivrance. « le pilote est le mieux placé pour évaluer l'adéquation de l'emplacement... »

Il y a un doute sur cette appréciation qui semble subjective. On connaît le syndrome qui tend à aller toujours vers ce que l'on désire quoi qu'il en coûte. Comme exemple, l'accident en octobre 2010 de Renaud Ecalte, (plus de 2.600 heures de vol), Capitaine de l'armée de l'air, et champion du monde de voltige 2009, dans les Cévennes à bord de son Jodel DR-1050, les conditions MTO étant défavorables.

Au paragraphe 14 :

Les différents organismes et associations consultés sont les professionnels et officiels, il y manque les associations à vocation Écologique, de Protection de la Nature, de Protection des Oiseaux, de la Flore, ainsi que des associations concernées par le bruit, le Conseil National du Bruit et autres associations de riverains.

Au paragraphe 15 :

projet arrêté D 132-4 Art 2g, Art 5-§5 Art 6, Titre 2 Art 7-§7

Dans le code de l'Environnement (loi du 14 avril 2006), le titre VII vise la prévention des nuisances sonores, avec une section 3 spécifique aux aménagements et infrastructures de transports terrestres. L'environnement aéroportuaire est aussi visé via des dispositions visant à protéger leurs riverains et le voisinage.

Les Parcs Naturels Régionaux et Nationaux la majeure partie – ex. PNR390, Cévennes, PNR420 les Écrins, PNR490 Vercors – est interdites de survol à moins de 3 300 FT (1 000 m), pour protéger les oiseaux et autres faunes de nuisances sonores, de même que la circulation de tous-terrains est interdite pour également ne pas porter atteinte à la biodiversité. Ces interdictions à la Circulation Aérienne dans ces zones doivent être maintenues.

Le projet de décret : 132-4

Article 2-a :

La distance de l'installation ne tient pas compte du circuit d'aérodrome et son intégration, ni de la reconnaissance de terrain qui peut éloigner l'appareil de plus d'un Nm (1 852 m) En fonction de ses performances, la distance des branches par rapport à la piste peut être supérieur à la celle prévue dans le projet de décret. Les nuisances environnementales et sonores ne concernent pas seulement la trajectoire mais englobe un volume de chaque côté pouvant aller jusqu'à 1,5Nm (2 778 m) du terrain – une minute de vol à 90 Kts (166,68 km/h).

Afin de respecter la tranquillité des riverains, les règles de survol ainsi que la loi « Littoral », cette dernière distance par rapport à toute habitation (hors propriétaire de l'AD privé) doit tenir compte, au minimum, de cette dernière distance, sachant que le survol des agglomérations d'une superficie inférieure à 1 200 m doit s'effectuer à une hauteur supérieure ou égale à 1 700 Ft (519 m) et 1 000 Ft (330 m) au-dessus des rassemblements de personnes (...) dans un rayon de 600 m au-tour de l'aéronef.

Toute demande d'installation doit comporter une étude d'impact écologique (sur la faune et la flore), environnemental et sonore en fonction de l'arrêté du 1er juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance de bruit. On peut être pilote et écologiste à la fois ☹ ! »

Réponse :

Sur la note : Certaines activités sont désormais soumises à déclaration alors qu'elles sont actuellement soumises à autorisation, mais celles-ci ne sont pas la majorité des cas. Cette orientation a été prise dans le cadre du choc de simplification du gouvernement pour alléger les contraintes des dispositifs administratifs et n'a aucunement été prise sous pression de professionnels. Le dispositif

prévu reprend le dispositif existant en matière de procédure de déclaration et n'a pas vocation à y ajouter de contraintes.

En ce sens, la déclaration ne sera pas assortie de contraintes supplémentaires. Il est cependant prévu explicitement dans ces projets (ce qui n'est pas rappelé dans les textes actuellement applicables listés à l'article 9 de l'arrêté) que le préfet peut « restreindre ou interdire l'utilisation d'un emplacement soit dans l'intérêt de la circulation aérienne, soit pour des motifs de surveillance douanière, de contrôle de la circulation transfrontalière, de tranquillité et de sécurité publiques, de sécurité de la navigation sur les eaux intérieures et maritimes, de protection de l'environnement ou de défense nationale. » (voir article 6 du décret). Ce dispositif permet de gérer les diverses nuisances sous l'égide du préfet dont c'est la prérogative dans le système français. Concernant les activités soumises à autorisation préfectorale, l'avis du maire est requis dans le dossier fourni par l'exploitant d'aéronef et précisé à l'article 5 de l'arrêté.

Les épandages de produits phytosanitaires sont réglementés par l'arrêté du 15 septembre 2014 relatif aux conditions d'épandage par voie aérienne des produits mentionnés à l'article L. 253-8 du code rural et de la pêche maritime (le préfet est concerné). Les présents projets de textes n'ont pas vocation à traiter ces aspects et s'appliquent sans préjudice des dispositions de l'arrêté cité ci-dessus. Les projets de textes mis en consultation portent sur le processus d'utilisation d'un emplacement pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs au titre du Code de l'Aviation civile. Etant donné que l'utilisation de ces produits est toujours autorisée, même si de plus en plus limitée, les cas où ils seront utilisés doivent être prévus réglementairement. Un arrêté est déjà applicable sur ce sujet et est revu dans le cadre du présent projet (Arrêté du 15 juillet 1968 fixant les conditions dans lesquelles les avions effectuant des traitements aériens peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome).

En ce qui concerne les nuisances sonores, elles sont couvertes en partie par ces projets (rappel des prérogatives du préfet et consultation de la DREAL pour les autorisations délivrées) et par des textes spécifiques, listés notamment en note de bas de page 16 de ce document. A noter que le bruit émis par les ULM est limité à 65 DB en vol en application de l'arrêté du 24 février 2012 relatif au bruit émis par les aéronefs ultralégers motorisés.

Les spectacles publics couverts par ces projets sont ceux relevant de l'aviation civile uniquement, tels que mentionnés dans le projet d'article de décret D.132-4. Les spectacles publics que sont les manifestations aériennes sont déjà autorisés et régis par un texte spécifique (Arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes, modifié par l'arrêté du 25 février 2012).

Le processus d'autorisation décrit à l'article 4 de l'arrêté prévoit de recueillir l'avis de la DREAL sur les aspects environnementaux.

La présente consultation a pour objet de compléter les consultations déjà effectuées par une consultation du public, incluant donc les associations citées. Les dispositifs prévus par ces projets étant déjà autorisés par des textes réglementaires existants, et les dispositions réglementaires existantes en matière de bruit, rappelées en note de bas de page 15 de ce document, étant également applicables, la consultation du Conseil National du Bruit n'est pas requise sur ces projets. Un travail a enfin été mené, en parallèle de cette consultation, avec la DGALN dont les remarques ont été prises en considération ; les interdictions et limitations existant par ailleurs en matière de protection de l'environnement sont bien maintenues. En particulier, la création d'un aérodrome privé est soumise à étude d'impact préalable au titre du Code de l'Environnement. De même, la réglementation existante en matière d'utilisation de l'espace aérien s'applique par ailleurs (règles de survol notamment).

Demande de précisions, par Marinship , le 4 avril 2015 à 12h34

« La possibilité pour les aérodromes privés de recevoir “des spectacles publics” doit être précisée et limitée aux spectacles aériens. En effet l'imprécision ouvre la porte à tous types de spectacles.

Les activités soumises à autorisation qui passeraient à simple déclaration faite au Maire doivent être précisées et ne peuvent concerner que les activités occasionnelles au sens des activités inférieures à 3 fois par an notamment pendant les W.E., les nuits et les jours fériés. »

Réponse : Les « évolutions d'aéronefs constituant des spectacles publics » (article R.131-3 du Code de l'Aviation civile) couvertes par ces projets sont celles relevant de l'aviation civile, tels que mentionnés dans le projet d'article de décret D.132-4, et non les autres types de rassemblements de personnes. Les spectacles publics sont déjà autorisés sur les aérodromes privés en application de l'actuel article D.233-8 du Code de l'Aviation civile. Les spectacles publics que sont les manifestations aériennes sont déjà autorisés et régis par un texte spécifique (Arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes, modifié par l'arrêté du 25 février 2012) et ne sont pas couverts par ce projet d'arrêté, mais par le projet d'article de décret spécifique (D.132-4) qui en est l'accroche juridique spécifique et qui est maintenu dans le projet de décret soumis à consultation publique.

Les activités soumises à autorisation actuellement et qu'il est prévu de désormais soumettre à simple déclaration au maire sont listées dans la note d'accompagnement de ces projets de textes réglementaires. Les seuils de mouvements retenus sont ceux actuellement appliqués et précisés dans le projet d'arrêté à son article 3.

Ignorance totale des riverains, par DURIEUX Géry , le 4 avril 2015 à 16h39

« Je suis au regret de constater une nouvelle fois, que les nuisances sonores et environnementales qu'auront à subir les riverains ne sont même pas abordées.

Il apparaît à la lecture de ce projet que les riverains n'ont qu'à subir, or une simple consultation de ceux qui se trouvent aux abords des aérodromes, aurait permis de cibler le mécontentement grandissant, au bruit principalement.

Le bruit qui a été une cause nationale en 2014 est ignorée, un nouveau "peu de cas" des riverains.

Ce projet ne semble laisser aucun autre recours que le recours aux autorités judiciaires, pour faire respecter le droit à la tranquillité auquel chacun a droit.

En conclusion je suis contre cette "liberté" qui est accordée au préjudice de celle d'autrui. »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés : les atterrissages et décollages hors aérodromes et la création d'aérodromes privés sont *déjà autorisés* par les textes réglementaires actuels (listés à l'article 9 de l'arrêté pour les emplacements hors aérodrome) sous certaines conditions.

Ces projets de textes s'appliqueront sans préjudice des réglementations existantes en matière de nuisances sonores (textes réglementaires listés en note de bas de page 15 de ce document) et d'environnement. A ce sujet, il est désormais prévu d'ajouter la phrase suivante à titre de rappel

dans l'article 1 du projet d'arrêté, comme convenu avec la DGALN lors de nos travaux communs sur ce dossier : « Les dispositions du présent arrêté sont applicables sans préjudice des dispositions du code de l'environnement relatives aux parcs naturels, réserves naturelles et sites Natura 2000, et sans préjudice de la réglementation relative à l'utilisation de l'espace aérien. »

Ces projets contiennent également un ajout par rapport aux textes en vigueur, à savoir le rappel des prérogatives du préfet en matière de restriction, d'interdiction ou de limitation de l'utilisation d'un emplacement, soit dans l'intérêt de la circulation aérienne, soit pour des motifs de surveillance douanière, de contrôle de la circulation transfrontalière, de tranquillité et de sécurité publiques, de sécurité de la navigation sur les eaux intérieures et maritimes, de protection de l'environnement ou de défense nationale (article 6 du projet de décret). Ceci inclut la lutte contre les nuisances sonores.

Jean-Michel BOSTETTER, le 4 avril 2015 à 19h04

« Bonjour Madame,

Dans le cadre de la consultation publique en objet je vous prie de trouver, ci-dessous, mes observations.

L'article 6 du projet de décret (nouvel article D132-7) prévoit que l'utilisation d'un emplacement situé hors d'un aérodrome pour l'atterrissage, l'amerrissage ou le décollage est soumise, soit à l'information préalable du maire de la commune concernée, soit à l'autorisation du préfet. Il me semble qu'une utilisation soumise à une simple information préalable du maire ouvre la porte à toutes sortes d'abus car cela signifie qu'il n'y a plus aucun contrôle de l'administration, notamment au niveau de la sécurité des biens et des personnes et des impacts environnementaux (bruit notamment) sur les voisins de ces plateformes. Cet article ne précise pas non plus à partir de quand l'autorisation du préfet est requise. Ce flou doit être levé.

L'article 14 du projet de décret (nouvel article D233-8) prévoit la possibilité d'obtenir du préfet une autorisation exceptionnelle pour l'utilisation d'un aérodrome privé pour un spectacle aérien. Il me semble qu'il y a suffisamment d'aérodromes en France pour éviter d'étendre cette possibilité aux aérodromes privés.

L'article 3 du projet d'arrêté prévoit simplement d'informer le maire de la commune de l'activité prévisionnelle, en lui communiquant l'accord du propriétaire de la plateforme privée. En ne fixant aucune limite à cette activité et en ne prévoyant pas l'instruction d'une demande par l'administration cet article ouvre également la porte à toutes sortes d'abus. Il me semble nécessaire que les limites au-delà desquelles il faut passer du régime de la simple information à celui de l'autorisation, soient clairement fixées.

L'article 7 du projet d'arrêté prévoit en son premier alinéa que la consultation du maire de la commune concernée est faite "le cas échéant". Dans le respect des fonctions du maire cette consultation me semble nécessaire dans tous les cas.

Sur les principes de ces modifications :

La note sur la consultation publique prend argument du besoin d'harmonisation des différents textes réglementaires existants pour simplifier les procédures administratives dans le cadre du "choc de simplification". Si le besoin d'harmonisation est un besoin constant, celui de la

simplification n'est pas évident et ne doit pas conduire à autoriser toutes sortes d'abus qui porteraient atteinte, sans possibilité de contrôle de l'administration, au principe édicté dans l'article 1 de la charte constitutionnelle de l'environnement : "Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé".

L'intérêt économique d'une telle simplification des procédures administratives n'est pas exposé et doit être évalué pour la justifier. A ce jour l'intérêt de cette simplification et son caractère prioritaire ne me paraît pas évident.

Cordialement »

Réponse : Les dispositifs prévus par ces textes existent déjà et sont déjà utilisés : les atterrissages et décollages hors aérodromes et la création d'aérodromes privés sont *déjà autorisés* par les textes réglementaires actuels (listés à l'article 9 de l'arrêté pour les emplacements hors aérodrome) sous certaines conditions. Ces textes existants prévoient déjà un régime de déclaration au maire, et aucun retour d'expérience n'a permis de conclure que ce régime devrait être supprimé ou durci.

Ces projets de textes s'appliquent sans préjudice des réglementations existantes en matière de nuisances sonores (textes réglementaires listés en note de bas de page 15 de ce document) et d'environnement. A ce sujet, il est désormais prévu d'ajouter la phrase suivante à titre de rappel dans l'article 1 du projet d'arrêté, comme convenu avec la DGALN lors de nos travaux communs sur ce dossier : « Les dispositions du présent arrêté sont applicables sans préjudice des dispositions du code de l'environnement relatives aux parcs naturels, réserves naturelles et sites Natura 2000, et sans préjudice de la réglementation relative à l'utilisation de l'espace aérien. » Ces projets contiennent également un ajout par rapport aux textes en vigueur, à savoir le rappel des prérogatives du préfet en matière de restriction, d'interdiction ou de limitation de l'utilisation d'un emplacement, soit dans l'intérêt de la circulation aérienne, soit pour des motifs de surveillance douanière, de contrôle de la circulation transfrontalière, de tranquillité et de sécurité publiques, de sécurité de la navigation sur les eaux intérieures et maritimes, de protection de l'environnement ou de défense nationale (article 6 du projet de décret).

Les critères permettant à l'usager de déterminer s'il émerge au régime de déclaration ou d'autorisation figurent dans l'arrêté (articles 3 et 4).

Les « évolutions d'aéronefs constituant des spectacles publics » (article R.131-3 du Code de l'Aviation civile) couvertes par ces projets sont celles relevant de l'aviation civile, tels que mentionnés dans le projet d'article de décret D.132-4, et non les autres types de rassemblements de personnes. Les spectacles publics sont déjà autorisés sur les aérodromes privés en application de l'actuel article D.233-8 du Code de l'Aviation civile. Les spectacles publics que sont les manifestations aériennes sont déjà autorisés et régis par un texte spécifique (Arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes, modifié par l'arrêté du 25 février 2012) et ne sont pas couverts par ce projet d'arrêté, mais par le projet d'article de décret spécifique (D.132-4) qui en est l'accroche juridique spécifique et qui est maintenu dans le projet de décret soumis à consultation publique. En ce sens, l'article 14 du projet de décret (nouvel article D233-8) n'est pas une nouvelle disposition. Cette liberté, existant déjà et n'ayant pas fait l'objet d'un retour d'expérience particulier, ne saurait être supprimée.

Concernant les propositions de modification de l'arrêté :

- Article 3 : le projet reprend telle quelle l'obligation d'information du maire prévue par les arrêtés existants, lesquels ne détaillent pas davantage la nature exacte des informations à communiquer. Le projet ne vise pas à modifier les dispositions actuelles en la matière. La situation est à apprécier au cas par cas : si le maire estime nécessaire la fourniture d'informations complémentaires, il est à même de se rapprocher de l'usager. A noter que suite aux commentaires reçus, cet article sera modifié pour en exclure les drones de moins de 25 kg (ou aéromodèles), les

parachutes ou les P.U.L. qui ne sont soumis actuellement à aucune obligation d'information au maire. Cette information sera cependant maintenue pour les aéronefs circulant sans aucune personne à bord, de masse comprise entre 25 et 150 kg.

- Article 7 : la locution « le cas échéant » visait uniquement les cas où l'emplacement se situe hors limite d'une commune (emplacements situés en mer). Dans la mesure où celle-ci est source d'ambiguïté, elle a été supprimée.

La justification économique de cette simplification sera soumise au secrétariat général du gouvernement (SGG) selon les procédures en vigueur.

Union Française des photographes Aérostatiers, par MARC PRZYBYL – Président, le 4 avril 2015 à 21h01

« Notre Fédération représente les exploitants d'Aérostats Captifs utilisés pour réaliser des photographies aériennes (une centaine de professionnels sur le territoire français).

Nous avons pris connaissance du projet de Décret visant à harmoniser les procédures de décollage et d'atterrissage, hors d'un aérodrome, pour les aéronefs qui circulent sans personne à bord.

Vous mentionnez dans votre note de synthèse qu' « 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 rémunérée... ».

Notre profession est en effet règlementée par l'Arrêté du 11 Avril 2012, relatif à l'utilisation d'aéronefs télépilotes sans personne à bord, qui nous imposent selon le type de scénarios de vol, des demandes d'autorisations préalables en Préfecture (S3) et auprès des gestionnaires d'un espace contrôlé .

Comment votre note de synthèse doit-elle être interprétée ?

- S'agit-il de supprimer les démarches d'autorisation préalables qui nous sont actuellement imposées par cet Arrêté, et de les remplacer par une simple déclaration au Maire.

- Ou s'agit-il, comme nous le craignons, d'ajouter des démarches supplémentaires aux exploitants qui se désespèrent des lourdeurs et délais qui leur sont imposés, alors que leur activité n'a jamais occasionnée d'accident au cours des 15 dernières années

Pour que le « Choc de simplification » auquel vous faites référence, se traduise réellement par un allègement des procédures qui étouffent notre profession, nous suggérons que le 3^o Alinea de l'Art 3 soit modifié dans le sens d'une simplification :

« - - par d'autres types d'aéronefs à l'exclusion des aérostats dirigeables ou captifs, lorsque le nombre de mouvements induits annuel reste inférieur à 200 et le nombre de mouvements journalier inférieur à 20, l'exploitant d'Aéroncf informe préalablement le maire de la commune concerné, lui communique l'accord préalable de la personne ayant la jouissance de l'emplacement ainsi que l'activité prévisionnelle »

Nous vous remercions de prendre en compte la demande de nos adhérents et restons à votre disposition pour tout complément d'information.

Nous vous prions d'agréer, Madame l'expression de nos salutations distinguées. »

Réponse : Les atterrissages et décollages hors aérodromes et la création d'aérodromes privés sont *déjà autorisés* par les textes réglementaires actuels (listés à l'article 9 de l'arrêté pour les emplacements hors aérodrome) pour certains types d'aéronefs. Aucun texte n'a cependant été pris en ce qui concerne les drones, qui en théorie ne sont pas autorisés, à l'heure actuelle, à atterrir et décoller hors d'un aérodrome. Un de ces textes concerne l'atterrissage et le décollage des aérostats non dirigeables, uniquement dans le cas où un pilote est à bord (Arrêté du 20 février 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aérostats non dirigeables peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome).

Les projets de textes soumis ici à consultation incluent les drones, mais ne concernent que l'atterrissage et le décollage hors d'un aérodrome. En ce sens, l'arrêté du 11 avril 2012 reste applicable, puisque non abrogé par ces projets et traitant d'un sujet différent.

Concernant l'obligation d'information du maire (article 3 de l'arrêté): afin de combler le vide juridique (autoriser l'atterrissage et le décollage des drones hors d'un aérodrome) et de permettre aux maires d'exercer leurs prérogatives tout en évitant les lourdeurs administratives inutiles, il est finalement prévu de modifier le projet afin de :

1/ Ne plus soumettre les aéronefs circulant sans aucune personne à bord de moins de 25 kg à l'obligation d'information préalable du maire, dans la mesure où l'exploitation de ces aéronefs est par ailleurs cadrée par d'autres textes réglementaires du domaine aviation civile, dont les deux arrêtés du 11 avril 2012.

2/ Soumettre les aéronefs circulant sans aucune personne à bord, de masse comprise entre 25 kg et 150 kg à déclaration au maire, comme la majorité des autres types d'aéronefs, mais sans critère de mouvements : le régime envisagé est donc plus souple que pour la majorité des aéronefs bénéficiant de ce dispositif d'atterrissage et de décollage hors d'un aérodrome. En cas de mouvements importants, aucune autorisation préfectorale ne sera requise dans ces cas pour l'atterrissage et le décollage hors aérodrome.

3/ Soumettre les drones de plus de 150 kg à autorisation préfectorale systématique quel que soit le nombre de mouvements réalisés : les préfetures pourront traiter simultanément les autorisations requises en application de cet arrêté et de ceux du 11 avril 2012).