



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aviation légère

Question écrite n° 24701

## Texte de la question

M. Jean-Pierre Defontaine attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la question ci-après : la région du Nord-Pas-de-Calais vient d'enregistrer, en l'espace de 2 mois, 3 accidents mortels dans la pratique d'ULM, dont la défaillance technique reste souvent la cause, qui ont provoqué la mort de 5 personnes, dont récemment un adolescent de quinze ans, dans un vol de découverte. Pour le dernier accident en date, la rupture d'une fixation entre la voilure et l'habitacle serait à l'origine de la chute de l'appareil. La législation en vigueur n'oblige pas le propriétaire et le pilote de ce planeur ultraléger motorisé à un contrôle technique obligatoire par les services de l'aviation civile. Il est seulement recommandé de retourner les ailes au fabricant, toutes les 200 heures de vol, pour qu'elles y soient révisées. Cette carence législative contribue certainement à cette série noire dans la région Nord - Pas-de-Calais qui compte aujourd'hui 282 pilotes licenciés. Il faut tenter de mettre un terme à ces accidents qui endeuillent des familles, surtout quand ces appareils autorisent des baptêmes de l'air. L'occasion lui est également donnée d'attirer son attention sur un autre sport de liberté qui s'exerce dans les mêmes conditions, le parapente, qui peut transporter des enfants comme des adultes, à la seule condition de peser plus de 30 kilos et moins de 120 kilos. Tous ces éléments repris ci-dessus inquiètent les élus et les gestionnaires des aérodromes, et il le remercie de bien vouloir proposer au Gouvernement de renforcer, en termes de sécurité, cette législation par une obligation plus stricte des contrôles techniques et la tenue d'un carnet de vols.

## Texte de la réponse

Les récents accidents impliquant des aéronefs ultra-légers motorisés (ULM) ont légitimement provoqué une grande émotion. En raison de leur simplicité de conception et d'utilisation ainsi que de leur très faible masse, ces appareils justifient des contraintes techniques et réglementaires différentes de celles qui sont appliquées aux autres aéronefs. L'arrêté du 23 septembre 1998 et son instruction d'application fixent ainsi des normes techniques précises qui doivent être respectées par les constructeurs et imposent également l'élaboration de méthodes d'entretien. En raison de la facilité qu'ont les utilisateurs de modifier ces machines il apparaît opportun de faire appel à leur sens des responsabilités. Aussi, les interventions a priori de l'administration pour vérifier le respect de ces normes ont été limitées. Néanmoins, lorsque des défaillances techniques sont constatées, l'arrêté de 1998 permet d'imposer, sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité, des vérifications, des modifications ou des limitations. Ce système réglementaire, qui fait l'objet d'une évaluation permanente, a montré, jusqu'à présent, son efficacité dans l'encadrement d'un mouvement en forte expansion. Toutefois, les accidents survenus récemment amèneront la Direction générale de l'aviation civile, dès que les premières conclusions des rapports d'enquête seront disponibles, à en tirer les conséquences éventuelles afin d'améliorer le niveau de sécurité, en étroite coordination et concertation avec les associations d'usagers et les fabricants.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Defontaine](#)

**Circonscription** : Pas-de-Calais (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question** : Question écrite

**Numéro de la question** : 24701

**Rubrique** : Sports

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

**Ministère attributaire** : équipement, transports et logement

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 15 septembre 2003, page 7056

**Réponse publiée le** : 17 novembre 2003, page 8822