



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Projets de décret et d'arrêté NOR DEVA1514909D et NOR DEVA1514913A

Question écrite n° 4780

Texte de la question

M. Franck Marlin appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les projets de décret et d'arrêté NOR DEVA1514909D et NOR DEVA1514913A. En effet, il apparaît qu'en réponse à la question parlementaire n° 269, d'une part, il n'est pas répondu à la nécessité de créer un article spécifique visant à interdire la création d'obstacles, *a posteriori*, dans l'axe des pistes des aérodromes privés par des voisins malveillants, et d'autre part, il n'est pas d'avantage indiqué pourquoi l'article 5 du projet de décret renverse le principe prévu à l'article D. 233-2 du code de l'aviation civile, qui donne actuellement « un délai de 30 jours » au préfet pour traiter la demande d'autorisation d'ouvrir un aérodrome privé et qui prévoit expressément que « si le préfet n'a pas fait connaître sa décision dans le délai réglementaire, l'autorisation est considérée comme accordée ». En ce sens, en allongeant ce délai à 2 mois et en prévoyant que l'absence de réponse vaut refus, le projet de décret contrevient manifestement aux principes essentiels d'un régime politique libéral et démocratique dans lequel « la liberté est le principe et la restriction de police l'exception ». Il lui demande donc de bien vouloir expliquer de façon détaillée la justification de tels changements et si l'administration entend enfin tenir compte des remarques formulées par des dizaines de milliers de pilotes et de propriétaires d'aérodromes privés en faisant évoluer favorablement le texte de ce projet.

Texte de la réponse

Les projets de décret NOR DEVA1514909D et d'arrêté NOR DEVA1514913A font l'objet d'une réécriture pour répondre à des considérations légistiques, certaines dispositions envisagées comme le principe du silence de l'administration vaut rejet ou la liste des cas permettant à des aéronefs d'atterrir ou de décoller hors d'un aérodrome devant être portées par un décret en Conseil d'État, et des modifications rédactionnelles. Ces textes seront remplacés par un décret en Conseil d'État, un décret simple et un arrêté. Ces nouveaux textes reprennent les objectifs et l'économie des projets précédents. Aussi continuent-ils de rapprocher les procédures de création d'aérodrome à usage privé de celles permettant à certains aéronefs (ballons, planeurs, etc.) de décoller et d'atterrir hors d'un aérodrome, les critères d'acceptation de ces deux types d'activités étant similaires. Ces textes visent également à clarifier les responsabilités des parties prenantes et à conserver un juste équilibre entre leurs intérêts respectifs. En conséquence, il n'est pas prévu de créer de dispositions interdisant la création d'obstacles, *a posteriori*, dans l'axe des pistes des aérodromes à usage privé. De telles dispositions auraient conduit l'État à établir des servitudes sur des propriétés adjacentes sans motif d'intérêt public et à seule fin de protéger des activités à caractère privé. Outre la question de leur légalité, elles auraient méconnu ce principe de juste équilibre en privilégiant les intérêts des propriétaires des aérodromes concernés au détriment de ceux des propriétaires des terrains avoisinants. C'est dans ce même esprit d'équilibre et de respect des libertés et de la sécurité de toutes les parties qu'il est fait application du principe selon lequel le silence gardé par l'administration pendant deux mois vaut décision de rejet, sur le fondement de la sauvegarde de l'ordre public liée à la sécurité des personnes et des biens, mentionnée au 4°) de l'article L. 231 4 du code des relations entre le public et l'administration. En effet, la simplification des procédures et l'extension des décollages et atterrissages hors aérodromes à de nouveaux types d'aéronefs (drones, dirigeables...) nécessitent de concilier la liberté des

pilotes et des propriétaires des aérodromes à usage privé avec la nécessaire vérification que la sécurité des autres usagers aériens n'est pas engagée, d'une part, et que les impératifs d'ordre public (mesures de tranquillité et de sécurité publiques) sont préservés, d'autre part. L'application du principe du silence vaut rejet, il permet d'éviter qu'un accord tacite de l'administration conduise à compromettre ces objectifs de sécurité et d'ordre public.

Données clés

Auteur : [M. Franck Marlin](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4780

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 janvier 2018](#), page 560

Réponse publiée au JO le : [10 avril 2018](#), page 3089