

Réglementation applicable aux planeurs ultra-légers motorisés dits trois axes

Question écrite n° 21508 de M. Michel Bouvard (Savoie - Les Républicains) publiée dans le JO Sénat du 28/04/2016 - page 1750

M. Michel Bouvard attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur **la réglementation applicable en matière d'identification et de conduite aux planeurs ultra-légers motorisés (ULM) dits trois axes.**

Ces aéronefs dont la différence principale avec un avion de tourisme de type avion d'aéroclub réside dans leur poids inférieur à 450 kg échappent en effet aux règles applicables à ces derniers pour la conduite (exclusion des visites médicales pour les pilotes, non-renouvellement des licences aéronautiques) en même temps qu'ils ne sont pas immatriculés à l'exception de l'indicatif radio sur les ailes, qui n'est en général pas lisible.

Il souhaite donc savoir si des raisons de sécurité ne devraient pas justifier de l'évolution de la réglementation qui leur est applicable singulièrement au moment où des préfets demandent aux gestionnaires bénévoles de terrains d'aviation et d'altisurface d'effectuer des contrôles de ces engins.

Transmise au Secrétariat d'État, auprès du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargé des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche

Réponse du Secrétariat d'État, auprès du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargé des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche publiée dans le JO Sénat du 06/04/2017 - page 1377

Les ultra léger motorisé (ULM) bénéficient effectivement d'une réglementation moins contraignante que celle applicable aux aéronefs certifiés. Celle-ci est basée sur la responsabilisation des utilisateurs plus que sur la contrainte. Cette réglementation concerne des aéronefs légers, de conception simple, mono ou biplace. Elle respecte le principe de proportionnalité des règles au risque constaté. Sur les dix dernières années, les statistiques d'accidentologie montrent en effet la validité de ce principe. Comme évoqué, l'indicatif radio est parfois inscrit sur l'aéronef, toutefois ce n'est pas un moyen d'identifier un ULM. À l'inverse, si effectivement les ULM ne sont pas immatriculés, ils sont porteurs d'une marque d'identification. Les marques d'identification comprennent le numéro du département du lieu d'attache choisi par le postulant suivi de deux ou trois lettres. Ces marques d'identification sont attribuées à titre définitif à l'ULM. Elles sont, sans ornement et d'une hauteur minimale de cinquante centimètres, facilement lisibles. Ces identifications sont inscrites dans une base de données nationale tenue à jour permettant le suivi individuel de tous les ULM. Néanmoins, l'année 2015 a connu un nombre d'accidents très élevé. Le Gouvernement demeure particulièrement attentif à cet enjeu et travaille à maintenir l'équilibre entre développement de l'activité ULM et sécurité. Ainsi, les services de l'État s'attachent à toujours s'impliquer plus fortement auprès de l'ensemble des acteurs et notamment de la Fédération française de planeur ultra-léger motorisé (FFPLUM), à lancer des actions de sensibilisation auprès des pilotes et à promouvoir la mise en œuvre de système de gestion de la sécurité.