



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CREATION D'HYDROSURFACES ET DE PLATES FORMES HYDRO ULM



Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest
Édition n° 1
Version n° 1
Publiée le 25 janvier 2022

Gestion documentaire

Historique des révisions

| Edition et version | Date | Modifications |
|--------------------|------------|---------------|
| Ed1 V1 | 25/01/2022 | Création |
| | | |
| | | |
| | | |

Approbation du document

| Nom | Responsabilité | Visa |
|---|----------------|-------|
| Christophe MORNON <i>Adjoint au directeur, chargé des affaires techniques de la DSAC-SO</i> | Rédacteur | SIGNE |
| Thomas IACONO <i>Chef du pôle sécurité aéroportuaire de DSAC/ERS</i> | Vérificateurs | SIGNE |
| Liliane CAPDEVIELLE-ADES <i>Adjointe au chef de mission DGAC/MALGH</i> | | |
| Gervais GAUDIERE <i>Directeur de la DSAC-SO</i> | Approbateur | SIGNE |

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile sud-ouest à l'adresse suivante : dsacso-sr-ra-bf@aviation-civile.gouv.fr

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Gestion documentaire | 3 |
| Historique des révisions | 3 |
| Approbation du document | 3 |
| 1. Préambule | 6 |
| 2. Références réglementaires | 6 |
| 3. Définitions | 6 |
| 4. Autorité en charge | 10 |
| 5. Les contraintes environnementales pour l'hydravation | 11 |
| 5.1 Impacts sur le milieu naturel | 11 |
| 5.2 Espaces Natura 2000 et hydrosurfaces ou plateformes hydroULM | 11 |
| 5.3 Etude d'incidence | 12 |
| 6. Le processus d'instruction de demande des usagers | 14 |
| 6.1 Les intervenants | 15 |
| 6.1.1 Gestionnaire ou propriétaire du plan d'eau..... | 15 |
| 6.1.2 Le représentant de l'Etat (préfet, préfet maritime ou délégué du gouvernement) | 16 |
| 6.1.3 La direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale (DSAC/IR) | 16 |
| 6.1.4 La direction zonale de la police de l'air et des frontières (DZPAF)..... | 17 |
| 6.1.5 La direction régionale des douanes et droits indirects (DRDDI)..... | 17 |
| 6.1.6 La direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM) | 17 |
| 6.1.7 La mairie | 17 |
| 6.1.8 La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL, ou DEAL dans les départements et régions d'outre-mer)..... | 18 |
| 6.2 Création d'une hydrosurface..... | 18 |
| 6.2.1 Compétences administratives..... | 18 |
| 6.2.2 Délais d'instruction de la demande | 18 |
| 6.2.3 Recours | 19 |
| 6.2.4 Compétence préfet maritime – logigramme d'instruction | 20 |
| 6.2.5 Compétence préfet de département – logigramme d'instruction | 21 |
| 6.3 Création d'une plateforme hydroULM..... | 22 |
| 6.3.1 Compétence administrative | 22 |
| 6.3.2 Délais d'instruction de la demande..... | 22 |
| 6.3.3 Particularités des plateformes hydroULM..... | 22 |
| 6.3.4 Logigramme d'instruction..... | 23 |
| 6.3.5 Recours | 24 |
| 7. Les spécificités liées à l'hydravation | 24 |
| 7.1 Signalisation appropriée | 24 |
| 7.1.1 Hydrosurfaces..... | 24 |
| 7.1.2 Plateformes hydroULM..... | 26 |
| 7.2 Aménagements..... | 27 |
| 7.2.1 Cale de mise à l'eau - slip..... | 27 |
| 7.2.2 Quai ou ponton | 27 |
| 7.2.3 Forme des hydrosurfaces et plateformes hydroULM..... | 27 |

| | |
|---|-----------|
| Annexe 1 : Réglementation | 28 |
| Annexe 2 : Implantation et adresse des DSAC/IR | 36 |
| Annexe 3 : Abréviations utilisées dans le guide | 37 |
| Annexe 4 : Exemples d'arrêtés de création de plateformes pour hydroaéronefs..... | 39 |
| Hydrosurface sur plan d'eau douce..... | 39 |
| Plate-forme ULM sur plan d'eau douce | 42 |

1. Préambule

Le 13 mars 1910, le pilote ingénieur Henri Fabre faisait voler le premier hydravion du monde. Cela se passait en Provence sur l'étang de Berre

Depuis, après un âge d'or dans les années 1930-1940, puis, au sortir de la guerre, symbole du transport aérien français – les derniers Latécoère 631 ont été retirés du service en 1955 – les hydravions ont un peu déserté le ciel français alors que nous disposons d'un nombre incroyable de plans d'eau, de rivières de fleuves et d'un littoral encore peu fréquenté

Ce guide est destiné en premier lieu aux services chargés d'instruire les dossiers de création des plateformes hors d'un aérodrome destinées aux hydroaéronefs afin d'offrir un panorama le plus exhaustif possible des formalités nécessaires à la création de telles plateformes.

Il doit également servir les usagers qui sollicitent les services instructeurs et les gestionnaires de plans d'eau pour qu'ils fournissent des dossiers adaptés et conformes à la demande.

Il est aussi destiné aux propriétaires et gestionnaires des plans d'eau susceptibles d'accueillir ces aéronefs pour leur apporter des éléments de connaissance sur cette pratique généralement méconnue.

2. Références réglementaires

- Code des Transports – L.6300-1, L. 6212-1,
- Code de l'Aviation civile – R.132-1, D.132-8, D. 132-12
- Arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les hydravions peuvent atterrir et décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase
- Arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aéroplanes ultralégers motorisés, ou U.L.M., peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome
- Arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux ultralégers motorisés
- Règlement international pour prévenir les abordages en mer (décret n° 77-778 du 7 juillet 1977)

3. Définitions

Hydravion – L'hydravion est un avion conçu pour pouvoir décoller et se poser sur l'eau. Il est dit amphibie s'il peut utiliser des pistes terrestres.



Figure 1 : hydravion biflotteur amphibie, ailes hautes Cessna 206

Hydravion à flotteurs – L'hydravion à flotteurs (en anglais : floatplane) est un type d'hydravion reposant uniquement sur des flotteurs, sans que son fuselage touche l'eau.



Figure 2 : monomoteur bi-flotteurs, ailes hautes Cessna 172

Hydravions à coque – L'hydravion à coque (en anglais : flying boat) est un type d'hydravion avec une coque intégrée au fuselage. Sans nécessairement devoir y recourir, il peut comporter également des flotteurs d'appoint.



Figure 3 : hydravion à coque, Canadair CL-415.

C'est un avion bi-turbopropulseur, bombardier d'eau amphibie spécialisé dans la lutte contre les feux de forêts. C'est l'hydravion le plus connu en France

ULM – L'ULM est un appareil monoplace ou biplace qui répond à l'une des définitions de classe mentionnées à l'article 2 de l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux ultralégers motorisés. A la date de publication, les six classes d'ULM, leurs masses maximales ou leurs limites de volume d'enveloppe sont les suivantes¹ :

| | Classe 1 Paramoteurs | Classe 2 Pendulaires | Classe 3 multiaxes | Classe 4 autogires | Classe 5 Dirigeables | Classe 6 Hélicoptères |
|-----------|---|---------------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------|--|
| Monoplace | 300kg + 15kg si parachute + 30 kg si utilisation sur l'eau (cumulables) | | 330 kg+ 15kg si parachute + 30 kg si utilisation sur l'eau (cumulables) | | 1200 m3 air chaud | 330kg+ 15kg si parachute + 30 kg si utilisation sur l'eau (cumulables) |
| Biplace | 450kg + 25kg si parachute + 45 kg si utilisation sur l'eau (cumulables) | | 500kg+ 25kg si parachute + 45 kg si utilisation sur l'eau (cumulables) | | 400 m3 autre gaz | 500kg+ 25kg si parachute + 45 kg si utilisation sur l'eau (cumulables) |

HydroULM – Il s'agit d'ULM munis de flotteurs ou à coque.



Figure 4 : hydroULM classe 3 amphibie à coque



Figure 5 : HydroULM classe 2

¹ L'adresse suivante : <https://www.ecologie.gouv.fr/ulm-introduction>: fournit des informations actualisées et complètes sur le sujet

Hydroaéronef – Terme définissant l'ensemble des aéronefs conçus pour pouvoir décoller et se poser sur l'eau (et donc regroupant notamment les hydravions, hélicoptères à flotteurs et les hydroULMs).



Figure 6 : Bell 47 F-BVXD à flotteurs fixes

Hydrobase – Aérodrome créé par arrêté ministériel sur un plan d'eau pour le décollage et l'amerrissage des hydroaéronefs. Une hydrobase accueille indifféremment les hydravions ou les hydroULM.

Hydrosurface – Plateforme utilisée à titre occasionnel² sur un plan d'eau situé hors d'un aérodrome utilisé à des fins de décollage ou d'amerrissage par les hydroaéronefs. Une hydrosurface accueille indifféremment les hydravions ou les hydroULM.

Plateforme HydroULM – Plateforme sur un plan d'eau située hors des aérodromes utilisé à des fins de décollage et d'amerrissage exclusivement par les ULM.

Navire – Tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions³ et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau. Hors phases de décollage et amerrissage, lorsqu'un hydroaéronef navigue à flot, il est considéré comme un navire⁴.

² Le terme « à titre occasionnel » n'est pas explicitement défini par la réglementation. Le principe usuellement appliqué est qu'un aéronef ne peut y être basé, et n'a pas sa principale activité sur ce site : Il s'agit d'un site pour lequel l'exploitant de l'aéronef est soit de passage, soit en fait un usage ponctuel, soit temporaire ou périodique. Le terme occasionnel ne s'oppose pas à ce que la plateforme soit ouverte toute l'année civile ou par périodes en excluant s'il le faut, des périodes spécifiques liées au lieu (période de chasse au canard à la tonne ou forte fréquentation estivale).

³ Le terme navion, contraction de "navire-avion", est quelquefois employé (à défaut d'autre mot approprié) pour désigner un véhicule à portance aérodynamique dont le principal mode d'exploitation est le vol en effet de sol (à proximité de la surface). Ayant la forme générale d'un hydravion, il peut aussi flotter à l'arrêt et se déplacer sur l'eau à basse vitesse, ce qui le rapproche des navires, d'où son nom. Ce type d'engin porte le nom de WIG (Wing In Ground effect) en anglais et d'Écranoplane en russe. Le terme français "navion" vient de l'appellation originale d'un prototype à effet de sol construit en 1996.

⁴ Pour mémoire, un hydroaéronef n'est pas soumis aux mêmes règles d'armement (VHF marine par exemple) et la détention d'un permis bateau n'est pas requise pour le pilote.

4. Autorité en charge

Les questions relatives au cadre réglementaire applicable aux autorisations administratives doivent être posées à la préfecture de département où se situe le projet.

Bien qu'il n'existe pas de règle formelle, lorsque le projet se situe sur plus d'un département⁵, en règle générale, une préfecture unique se charge de traiter le sujet après concertation entre elles. C'est, par exemple, au prorata majoritaire de la superficie de la surface concernée qu'est décidé la préfecture chargée d'instruire puis de signer l'arrêté.

⁵ Le cas de la plateforme de Luquet est emblématique de ce cas même s'il ne s'agit pas d'une plateforme hydro mais terrestre. En effet, cette plateforme est située à cheval sur la commune de Luquet (commune enclavée dans le département voisin des Pyrénées Atlantiques) et sur celle de Livron (commune des Hautes-Pyrénées) ; la limite des départements traversant en biais l'aérodrome, la route départementale change de numéro à cet endroit. La base ULM de Luquet c'est donc : 2 communes, 2 départements et 2 régions différentes...Et le signataire de l'arrêté est le préfet des Pyrénées-Atlantiques.

5. Les contraintes environnementales pour l'hydraviation

La grande majorité des surfaces pouvant accueillir des hydroaéronefs sont, par principe, situées sur des plans d'eau douce en majorité. Il s'agit pour la plupart de zones accueillant déjà d'autres activités nautiques de loisir (bateaux à moteur notamment).

5.1 Impacts sur le milieu naturel

- Un hydroaéronef ne nécessite aucune infrastructure spécifique pour son exploitation.
- La perturbation du milieu lors de son utilisation est négligeable du fait :
 - d'un tirant d'eau bien plus faible que la plupart des embarcations motorisées
 - de l'absence d'hélice immergée
 - et de l'absence de rejet de gaz d'échappement ni de fluides sous la ligne de flottaison
- Son passage sur les plans d'eau est éphémère. Les sillages sur l'eau restent en surface, sur de très courtes distances et pendant peu de temps.
- Le bruit généré est relativement faible du fait des technologies modernes utilisées et des puissances faibles de leurs moteurs.
- Les hydroaéronefs ne sont pas exploités pendant la nuit aéronautique⁶, réduisant ainsi l'impact sonore sur le milieu. Toutes ces caractéristiques font qu'ils sont souvent utilisés dans la surveillance des parcs nationaux en Amérique du Nord.
- L'hydroaéronef étant généralement basé à terre, il n'y a pas d'échanges de fluides (huile, essence, liquide hydraulique) avec le milieu aquatique, donc n'engendre pas de pollution, lors de son entretien.

Pour l'ensemble de ces raisons, la plupart des pays appliquent le principe simple selon lequel un hydroaéronef peut se poser là où un bateau à moteur est admis.

L'impact de l'hydraviation sur le milieu est donc particulièrement réduit comparativement aux autres activités motorisées généralement autorisées sur les plans d'eau.

5.2 Espaces Natura 2000 et hydrosurfaces ou plateformes hydroULM

Les sites Natura 2000 visent une meilleure prise en compte des enjeux de biodiversité dans les activités humaines. Ces sites sont désignés pour protéger un certain nombre d'habitats et d'espèces représentatifs de la biodiversité européenne.

La démarche du réseau Natura 2000 privilégie la recherche collective d'une gestion équilibrée et durable des espaces qui tiennent compte des préoccupations économiques et sociales. Les activités humaines et les projets d'infrastructure sont possibles en site Natura 2000. Pour éviter les activités préjudiciables à la biodiversité, les projets susceptibles d'avoir des incidences sur les espèces et habitats protégés doivent être soumis à évaluation préalable ;

Plus d'un cinquième du réseau Natura 2000 terrestre concerne des zones humides.

⁶ L'hydrobase des Hourtquets a été utilisée de nuit avec un balisage adaptée à l'époque des Latécoères mais depuis aucune hydrobase n'a été agréée pour une exploitation selon les règles de vol à vue de nuit. Il n'existe, par ailleurs, plus de référentiel adapté à une homologation d'un plan d'eau selon ces conditions.

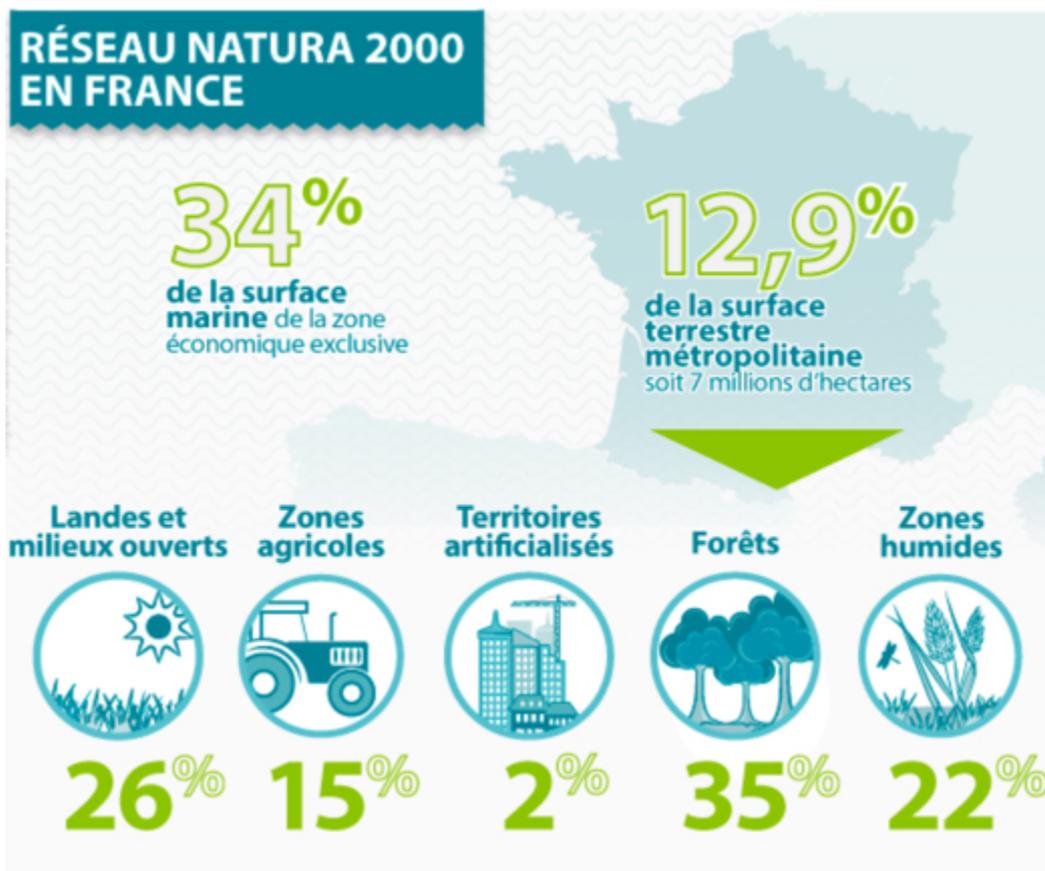


Figure 6 : réseau Natura 2000 en France (www.natura2000.fr)

Par conséquent, de nombreux projets d'hydrosurfaces se situent dans ces zones et devront faire l'objet, si les autorisations de création figurent dans une liste locale arrêtée par l'autorité préfectorale, d'une étude d'incidence.

En effet, chaque département et chaque façade maritime font l'objet d'un arrêté spécifique, dit arrêté fixant la liste prévue au 2° du III de l'article L.414-4 du code de l'environnement⁷. Il est donc nécessaire de se renseigner auprès de la préfecture du département concerné ou de la zone maritime concernée pour se faire préciser l'application ou non de l'évaluation d'incidence lorsque le projet se trouve en zone Natura 2000 ou à proximité.

5.3 Etude d'incidence

Comme déjà précisé au § 5.1., les hydroaéronefs ont peu d'impact sur le milieu naturel et ont en général moins d'impact que les autres activités nautiques motorisées usuellement pratiquées sur un plan d'eau.

Une demande de création d'une plateforme hydroULM ou d'une hydrosurface dans une zone soumise à étude d'incidence peut donc être traitée comme toute autre demande concernant une activité nautique motorisée. Une déclaration simplifiée sera alors suffisante dans la majorité des cas (sauf création d'infrastructure d'accueil de

⁷ III. – Sous réserve du IV bis, les documents de planification, programmes ou projets ainsi que les manifestations ou interventions soumis à un régime administratif d'autorisation, d'approbation ou de déclaration au titre d'une législation ou d'une réglementation distincte de Natura 2000 ne font l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 que s'ils figurent :

1° Soit sur une liste nationale établie par décret en Conseil d'Etat ;
2° Soit sur une liste locale, complémentaire de la liste nationale, arrêtée par l'autorité administrative compétente (exemple en annexe)

type ouvrage de mise à l'eau ou ponton par exemple). En effet, les critères usuels d'impact dans ces projets⁸ sont négligeables, à l'exception du bruit dont l'intensité reste comparable aux autres activités motorisées mais la durée de gêne sonore est bien inférieure puisque limitée aux seules phases de décollage, d'amerrissage et de remise de gaz.

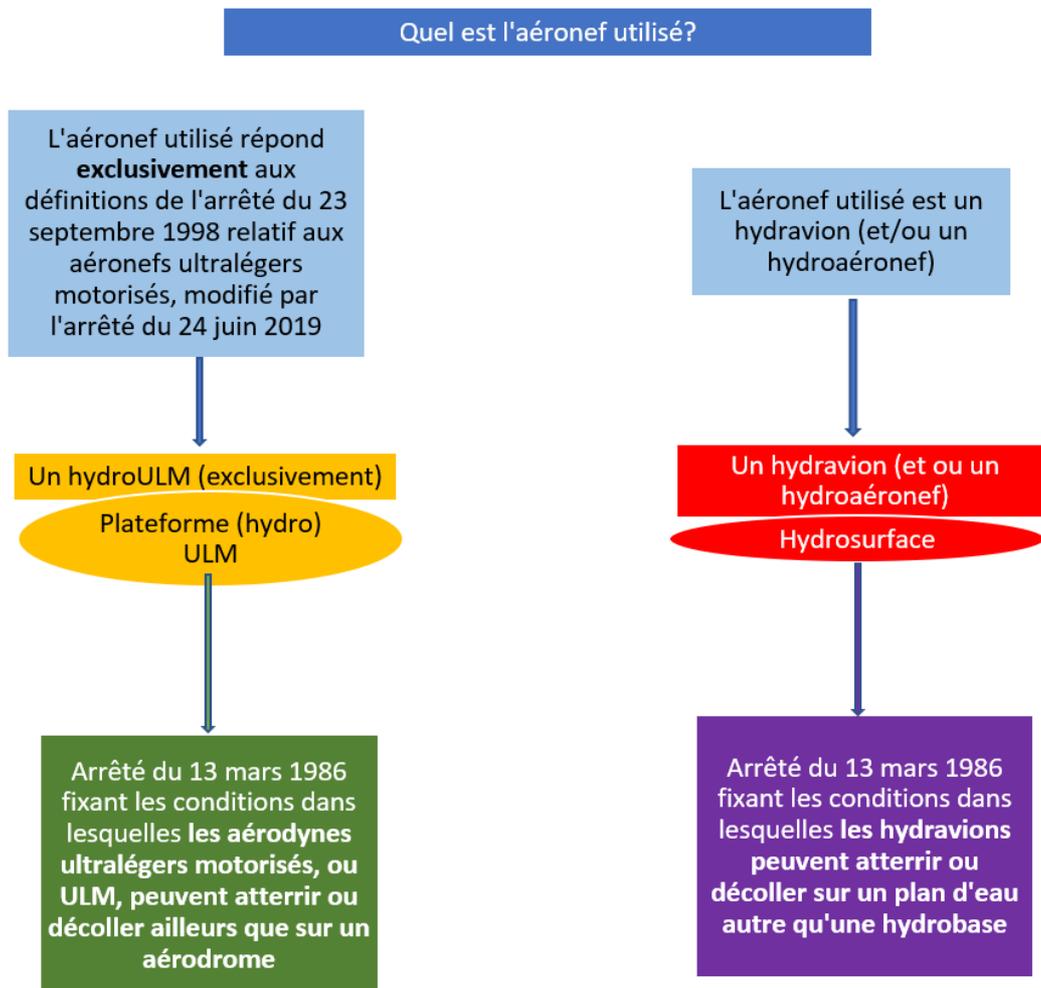
L'évaluation des incidences doit être cependant mieux documentée pour une création d'hydrosurface ou de plateforme hydroULM dans des zones où il n'existe pas d'activité nautique. Ces cas sont relativement rares en France. L'étude prendra en compte la fréquence de l'activité et sa saisonnalité ainsi que les trajectoires de vol prévues, au regard des lieux et caractéristiques d'étape migratoire, d'hivernage ou de reproduction des oiseaux protégés.

Les préfetures, les DREAL et les DDT(M) mettent à disposition des formulaires d'évaluation des incidences Natura 2000 ainsi que des guides méthodologiques.

⁸ Rejets dans le milieu aquatique, circulation,, vibrations, pollutions possibles (sauf accident d'aéronef), perturbation d'une espèce en dehors de la zone d'implantation.

6. Le processus d'instruction de demande des usagers

Pour pouvoir utiliser un plan d'eau situé hors d'un aérodrome à des fins d'amerrissage ou de décollage, l'utilisateur va devoir déposer en préfecture, en règle générale⁹, une demande de création. Cette demande sera différente selon qu'il s'agit d'une hydrosurface (accueillant indifféremment les hydravions ou les hydroULM) ou d'une plateforme hydroULM (accueillant exclusivement des ULM).



La demande est déposée par le porteur de projet en son nom propre ou pour le compte d'une société ou d'une association.

Si certains organismes (aéro-club voisin, mairie, club nautique, association de gestion du plan d'eau, ...) ont été approchés en amont, il est suggéré de joindre leurs avis à la demande.

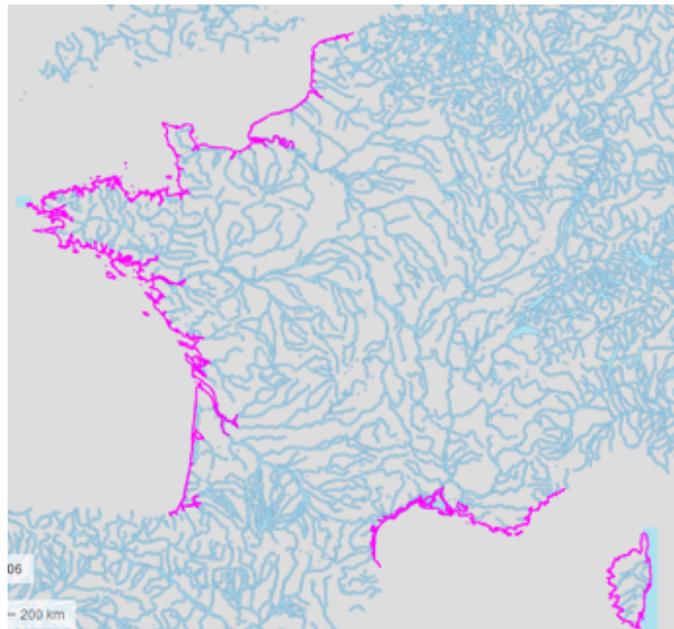
Certaines préfectures ou DSAC/IR mettent à disposition des formulaires-types afin d'aider les usagers dans leur démarche.

⁹ Le cas particulier est l'utilisation occasionnelle d'un plan d'eau privé par ULM ou l'hydravion et pour laquelle, sous certaines conditions, ne nécessite que l'accord du propriétaire du plan d'eau et l'information de la mairie du ressort géographique du plan d'eau (cf. article 5 de l'arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les hydravions peuvent atterrir et décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase et article 4 pour celui relatif aux ULM)

6.1 Les intervenants

6.1.1 Gestionnaire ou propriétaire du plan d'eau

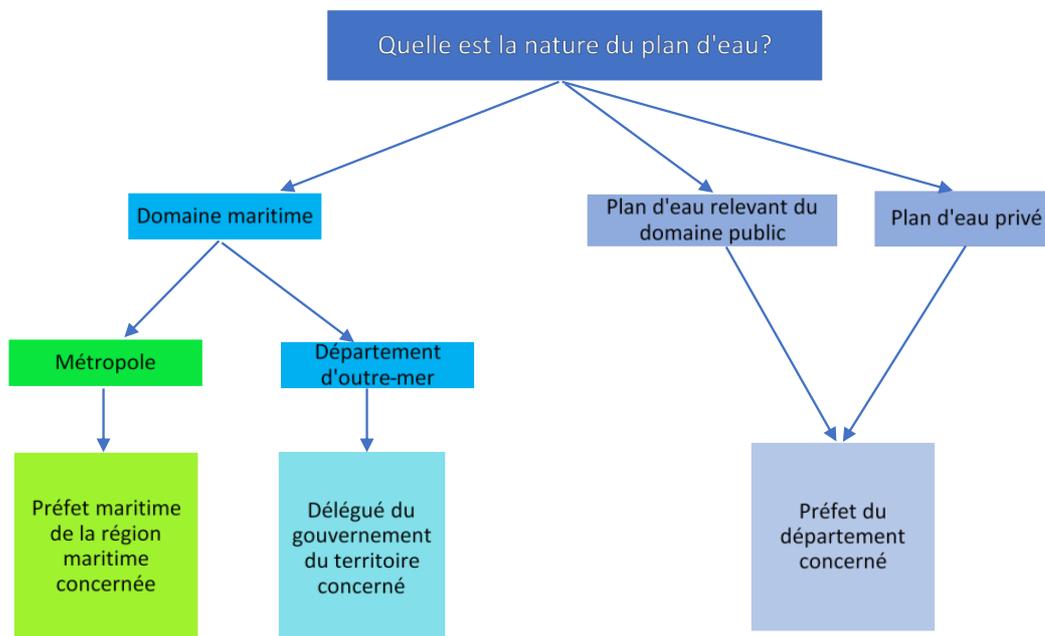
- En mer, le gestionnaire est le préfet maritime ou le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer dans les collectivités ultramarines à partir de la limite des eaux, sauf dans les ports, dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer et dans les baies fermées dont la liste et les limites sont fixées par arrêté du Premier ministre. Sur l'ensemble du littoral, le mode de gestion le plus étendu est la gestion directe par l'Etat, notamment lorsque le domaine public maritime (DPM) est naturel. Cependant, la gestion de tout ou partie du domaine peut être déléguée à une collectivité ou un organisme.
- En eau douce ou en « eau salée » hors compétence du préfet maritime (ports maritimes notamment), celui-ci peut être :
 - un particulier (plan d'eau privé) ;
 - une entreprise (EDF, Compagnie du Rhône ...) : les barrages et lacs de retenues d'EDF représentent 75 % des eaux douce de France métropolitaine ;
 - une collectivité locale (Mairie, Communauté de Communes, Département ..) ;
 - l'Etat (représenté par les VNF, ...) ;
 - une association.



Affichage des lacs, réservoirs, rivières et cours d'eau en France (nov-2017)
Institut national de l'information géographique et forestière (géoportail)

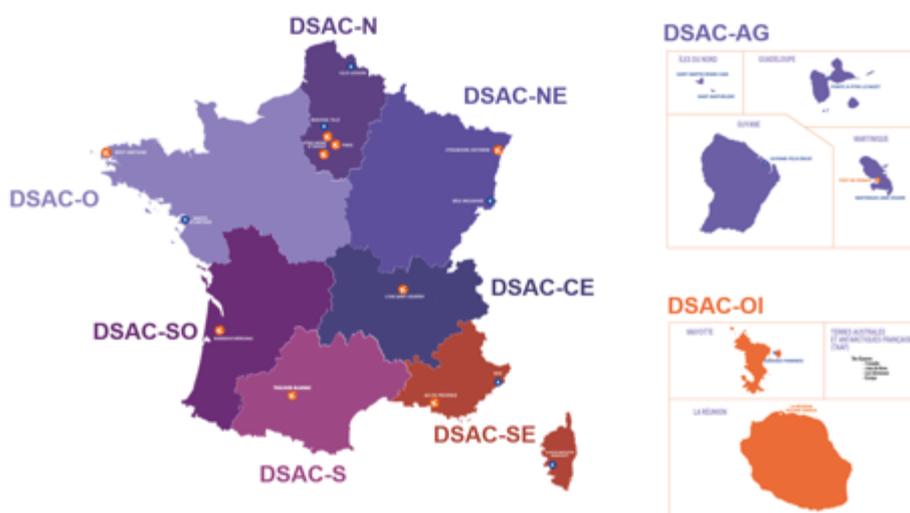
6.1.2 Le représentant de l'Etat (préfet, préfet maritime ou délégué du gouvernement)

En cas d'autorisation préfectorale requise, les services du représentant de l'Etat instruisent la demande de création de surface :



6.1.3 La direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale (DSAC/IR)

La direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC), service à compétence nationale, est l'autorité nationale de contrôle et de surveillance de la sécurité et de la sûreté aériennes et assure des missions de régulation, de développement durable et de surveillance de l'environnement. Les directions interrégionales de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC/IR), au nombre de 9 (7 en métropole, 2 en outre-mer), assurent au niveau territorial, les missions de surveillance de contrôle et de certification auprès des opérateurs et les missions régaliennes, sous l'autorité des préfets, portant sur la politique afférente aux aéroports et au transport aérien, ainsi que sur les relations de proximité avec les opérateurs locaux et les collectivités locales.



La DSAC/IR territorialement compétente va rendre un avis concernant l'intégration des aéronefs dans l'espace aérien au décollage de ces plateformes situées hors d'un aérodrome. En effet, celles-ci ne sont pas soumises à des normes spécifiques, ni à une surveillance organisée réglementairement.

La DSAC/IR pourra en particulier statuer sur des demandes concernant des surfaces situées dans un espace aérien réglementé (zone R et *Control Traffic Region-CTR* en particulier), à proximité d'un aérodrome ou d'activité sportive ou récréative ou en agglomération. Son avis sera donné après, si nécessaire, consultation du prestataire de service de la navigation aérienne (SNA/IR ou AFIS concerné) et le gestionnaire de l'aérodrome.

6.1.4 La direction zonale de la police de l'air et des frontières (DZPAF)

Il existe 7 directions zonales (DZPAF Nord, DZPAF Est, DZPAF Sud-Est, DZPAF Sud, DZPAF Sud-Ouest, DZPAF Ouest, DZPAF Antilles-Guyane), 2 directions aéroportuaires (Orly et Roissy CDG/Le Bourget).

La DZPAF de la région considérée va rendre un avis relatif aux risques induits par ce projet de plateforme sur la population ou les troubles à l'ordre public potentiels (sécurité et paix publique).

6.1.5 La direction régionale des douanes et droits indirects (DRDDI)

La Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects (DRDDI) est un service déconcentré de la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects en France métropolitaine et outre-mer. Il y a une DRDDI présente dans chaque région administrative.

La DRDDI va rendre un avis au regard de ses compétences notamment la lutte contre les trafics de stupéfiants, d'armes, de biens culturels, d'espèces animales et végétales protégées.

6.1.6 La direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM)

Rattachée au service à compétence nationale de la DSAÉ (direction de la sécurité aéronautique d'Etat), la DIRCAM qui pourra statuer sur des demandes concernant des surfaces situées dans un espace aérien réglementé (Zone R, RTBA et *Control Traffic Region* autour des aérodromes militaires) ou à proximité d'un aérodrome militaire.

6.1.7 La mairie

Lorsque la surface projetée se situe à l'intérieur d'une agglomération, dans un port ou sur plan d'eau dont elle assure la gestion, la mairie concernée est interrogée.

Elle donne également un avis « dans la limite de ses compétences » sur toute création de surface autorisée par arrêté préfectoral¹⁰.

Ainsi, pour les avis relevant du domaine public maritime, la compétence du maire est limitée aux 300 mètres du rivage.

D'autre part, le maire est investi d'une compétence générale de police administrative au niveau communal. Il lui revient donc d'assurer l'ordre public local.

Les pouvoirs de police du maire s'exercent en outre dans le cadre légal sous le contrôle du juge administratif. Ainsi les mesures de police doivent-elles être strictement nécessaires pour assurer l'ordre public mais pas au-delà. Les interdictions générales et absolues sont prohibées.

¹⁰ Lorsque le projet est situé sur plusieurs communes, chaque maire est consulté et donne un avis.

Les mesures en cause doivent respecter le principe d'égalité, les discriminations étant en conséquence illégales.

6.1.8 La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL, ou DEAL dans les départements et régions d'outre-mer)

Placées sous l'autorité du préfet de région et des préfets de département, les DREAL sont notamment chargées d'élaborer et de coordonner les politiques de l'État en matière de développement et d'aménagement durables, de transition écologique, de lutte contre le changement climatique, de préservation de la qualité des milieux (eau, air, sol), de la biodiversité et des paysages, de prévention des pollutions, des risques et des nuisances.

Depuis la fusion des régions au 1er janvier 2016, elles sont au nombre de 13. Leur siège est implanté à Lyon, Besançon, Rennes, Orléans, Ajaccio, Metz, Lille, Paris, Rouen, Poitiers, Toulouse, Nantes et Marseille. Dans l'Outre-mer français qui regroupe sur un même territoire les fonctions de la région et celle du département (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte et Réunion) les DREAL portent le nom de directions de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL). En Ile de France, c'est la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France (DRIEAT).

Si l'activité hydravion ou hydroULM est mentionnée par le préfet dans la liste 1 des activités nécessitant une étude d'incidence Natura 2000 (cf. §. 5.2.) et si la surface sollicitée est impactée par une zone Natura 2000, le préfet consultera la « DREAL » de sa région pour avis sur l'étude d'incidence fournie.

6.2 Création d'une hydrosurface

6.2.1 Compétences administratives

La compétence administrative qui accorde ou refuse la demande d'autorisation est différente selon l'emplacement du projet :

1. Lorsque le projet est situé sur le domaine public maritime, la compétence relève du préfet maritime ou dans les collectivités ultramarines du délégué du Gouvernement.
2. Lorsque le projet n'est pas situé sur le domaine public maritime, cette compétence relève du préfet de département concerné.
3. Lorsque le projet est situé sur un plan d'eau privé et pour une utilisation à titre privé ou pour des opérations de travail aérien, l'utilisation relève du seul accord du propriétaire du plan d'eau qui doit informer le maire de la commune de l'accord donné, le maire devant pour sa part en informer immédiatement le préfet qui informe la DSAC/IR concernée¹¹.

6.2.2 Délais d'instruction de la demande

L'autorité administrative compétente dispose d'un délai de 30 jours à partir de la date d'envoi du récépissé de la demande pour accorder ou refuser la demande.

Ce délai est porté à 60 jours pour les projets situés dans les zones des secteurs de sécurité ou pour les projets sur lesquels les services consultés ont donné des avis divergents.

Faute de décisions dans ces délais, l'autorisation est réputée accordée¹².

¹¹ Pour mémoire, dans ce cas, l'utilisateur de l'hydrosurface doit informer la DZPAF au début de l'opération ou de la série d'opérations.

¹² Pour mémoire, une décision implicite d'acceptation peut être retirée, pour illégalité, par l'autorité administrative :

1° Pendant le délai de recours contentieux, lorsque des mesures d'information des tiers ont été mises en œuvre ;

2° Pendant le délai de deux mois à compter de la date à laquelle est intervenue la décision, lorsqu'aucune mesure d'information des tiers n'a été mise en œuvre ;

3° Pendant la durée de l'instance au cas où un recours contentieux a été formé

6.2.3 Recours

En cas d'avis défavorable d'un service lors de l'instruction, le préfet peut en informer directement le pétitionnaire afin que celui-ci fournisse les compléments nécessaires à l'acceptation du projet.

Chaque arrêté et décision individuelle (par exemple courrier portant décision de refus) doit, à la fin, comporter les voies et délais de recours contre cet acte administratif¹³. Il convient de préciser les possibilités de recours gracieux, de recours hiérarchiques et surtout de recours contentieux.

En cas d'avis défavorable d'autorisation notifié par le préfet, le pétitionnaire peut engager :

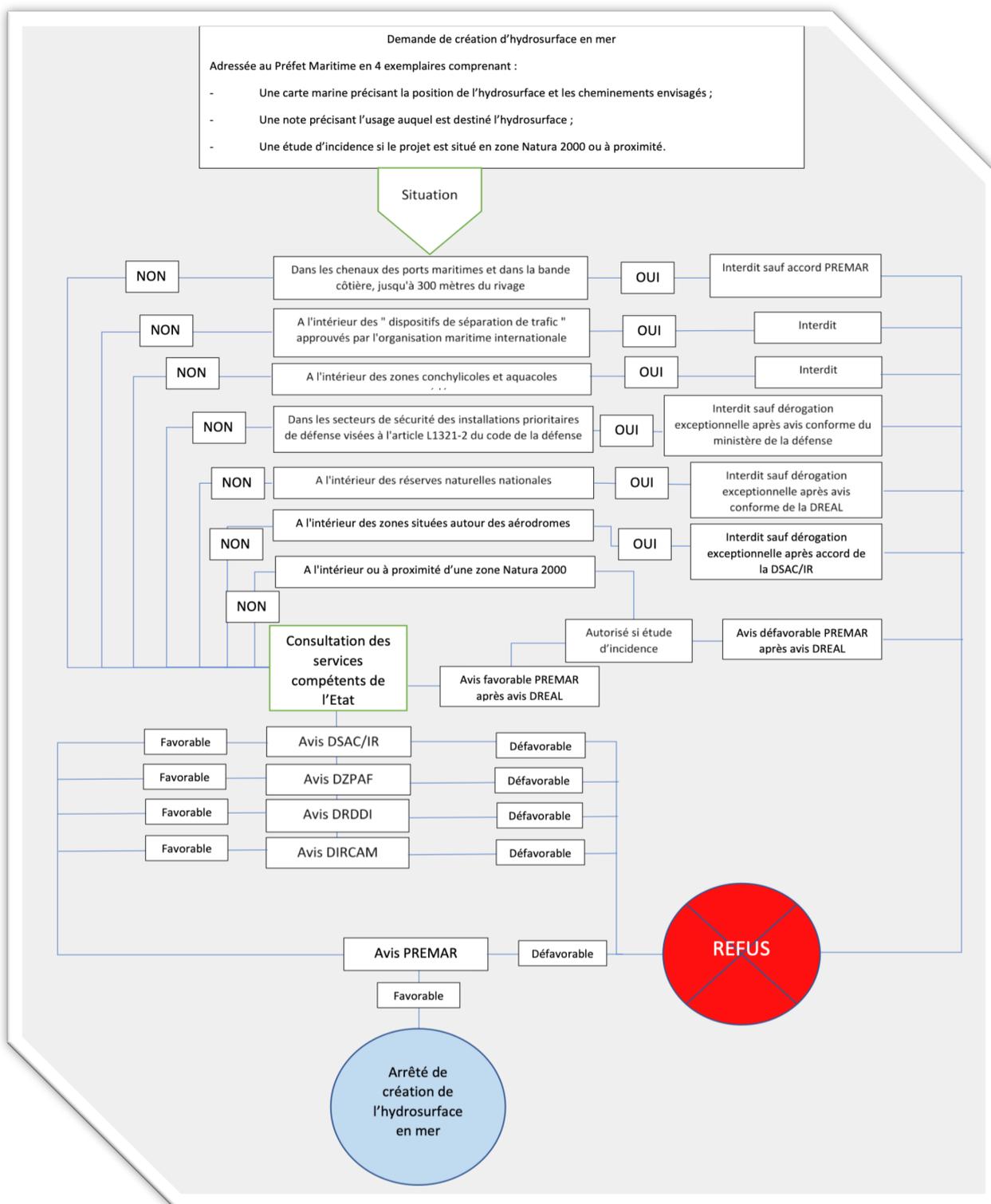
- Un recours gracieux à l'adresse du préfet visant à démontrer l'irrecevabilité des motifs du refus.
Le pétitionnaire doit motiver les raisons de droit et les faits qui le conduise à contester cette décision.
- Un recours hiérarchique à l'adresse du ministre de l'Intérieur selon le même principe.
- Un recours contentieux devant le juge administratif.

A noter que le pétitionnaire peut choisir d'engager soit un recours préalable, soit de saisir directement le juge administratif.

Le délai de recours contre une décision de l'administration est de 2 mois. Les délais de recours sont prolongés si l'utilisateur fait un recours gracieux ou hiérarchique.

¹³ L'article R. 421-5 du code de justice administrative prévoit que les délais de recours contre une décision administrative ne sont opposables qu'à la condition d'avoir été mentionnés - ainsi que les voies de recours - dans la notification de la décision en cause. Cette obligation de mention des voies et délais de recours est considérée comme une garantie essentielle de l'effectivité du droit au recours des administrés.

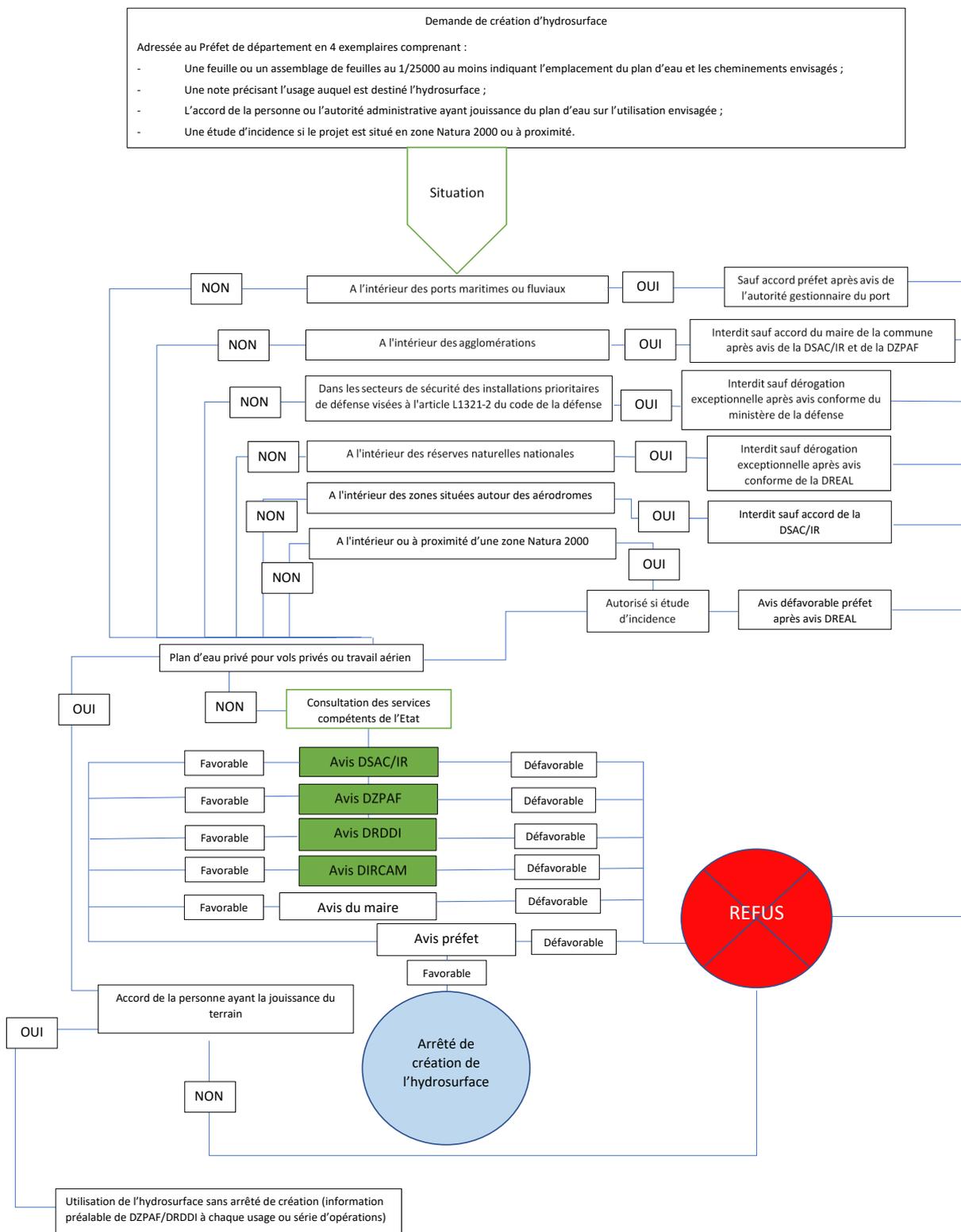
6.2.4 Compétence préfet maritime¹⁴ – logigramme d’instruction



¹⁴ Délégué du gouvernement dans les collectivités ultramarines

6.2.5 Compétence préfet de département – logigramme d’instruction

Compétence Préfet de département



6.3 Création d'une plateforme hydroULM

6.3.1 Compétence administrative

La compétence administrative qui accorde ou refuse la demande d'autorisation est différente selon l'emplacement du projet :

1. Lorsque le projet est situé sur le domaine public maritime, la compétence relève du préfet maritime ou dans les collectivités ultramarines du délégué du Gouvernement.
2. Lorsque le projet n'est pas situé sur du domaine public maritime, cette compétence relève du préfet de département concerné.

6.3.2 Délais d'instruction de la demande

L'autorité administrative compétente dispose d'un délai de 30 jours à partir de la date d'envoi du récépissé de la demande pour notifier son accord ou son refus.

Ce délai est porté à 60 jours pour les projets situés dans les zones des secteurs de sécurité ou pour les projets sur lesquels les services consultés ont donné des avis divergents.

Faute de décisions dans ces délais, l'autorisation est réputée accordée¹⁵.

6.3.3 Particularités des plateformes hydroULM

Contrairement aux hydrosurfaces qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel, les plateformes hydroULM peuvent être utilisées soit à titre occasionnel **exclusivement à des fins de vols privés** (excluant les vols de découverte ou d'instruction) ou d'épandage agricole, soit de façon permanente pour les plateformes servant de base à l'exploitation d'ULM ou pour accueillir une activité rémunérée.

Cette particularité n'est pas neutre en termes de procédures administratives puisque dans le cas de la plateforme occasionnelle, l'utilisateur, s'il est propriétaire ou s'il bénéficie de l'accord de la personne ayant la jouissance du plan d'eau et sous réserve de certaines conditions¹⁶, peut utiliser son aire de décollage et d'atterrissage après une déclaration auprès du maire concerné.

Les sites consacrés à l'usage des ULM proposent des modèles de déclaration préalable en mairie.

¹⁵ Pour mémoire, une décision implicite d'acceptation peut être retirée, pour illégalité, par l'autorité administrative :

1° Pendant le délai de recours contentieux, lorsque des mesures d'information des tiers ont été mises en œuvre ;

2° Pendant le délai de deux mois à compter de la date à laquelle est intervenue la décision, lorsqu'aucune mesure d'information des tiers n'a été mise en œuvre ;

3° Pendant la durée de l'instance au cas où un recours contentieux a été formé.

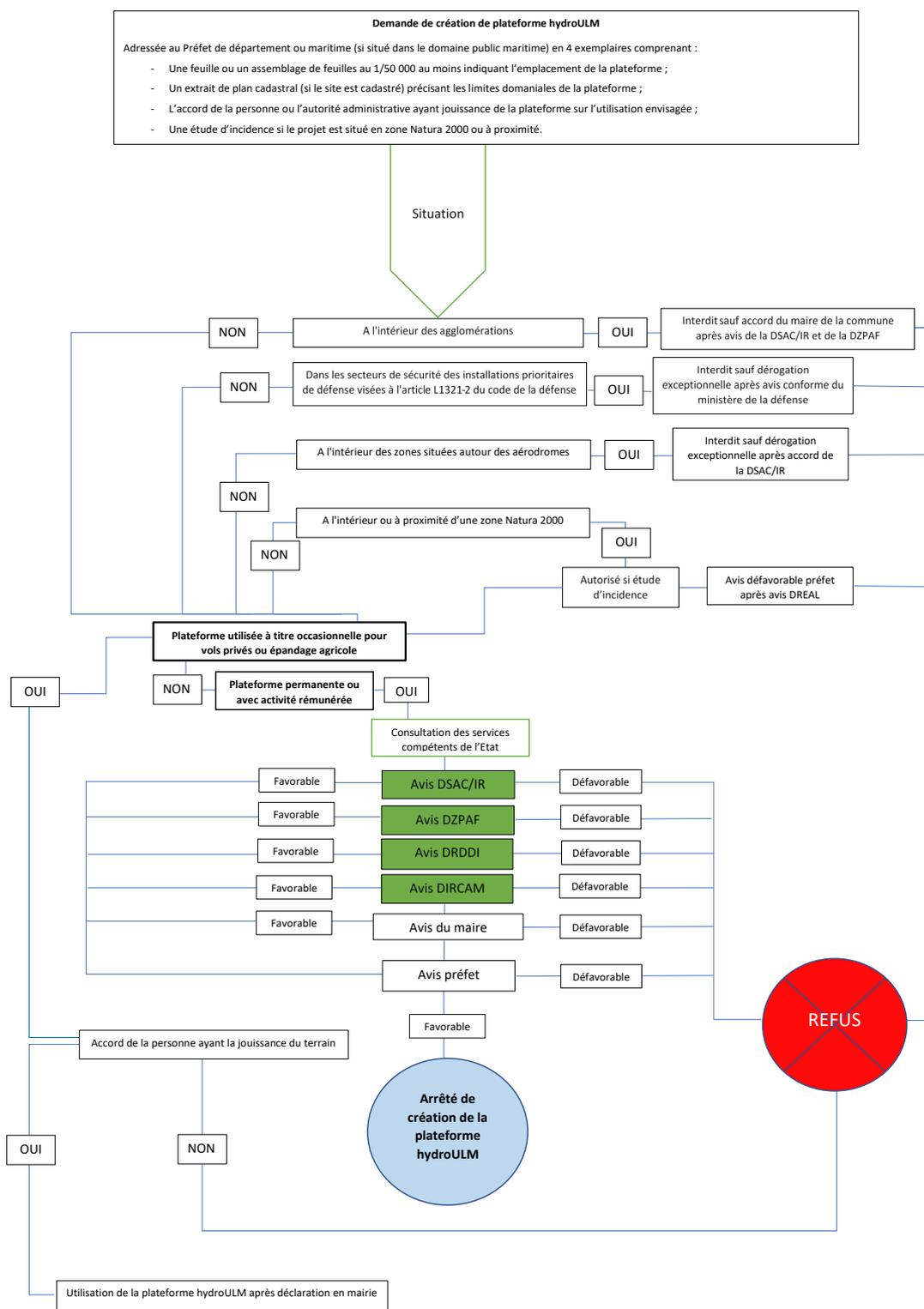
¹⁶ Les plateformes ULM sont interdites :

a) A l'intérieur des agglomérations, sauf à titre exceptionnel, sous réserve de l'accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouve la plate-forme, après avis du chef de district aéronautique et du chef de secteur de la police de l'air et des frontières ;

b) A l'intérieur des zones situées autour des aérodromes telles que définies par les articles 2, 3, et 4 de l'arrêté du 22 février 1971, sauf accord du commandant de l'aérodrome ou du chef du district aéronautique ;

c) Dans les secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense visées à l'article 17 de l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense, sauf dérogation exceptionnelle accordée par le préfet après avis conforme du ministre de la défense.

6.3.4 Logigramme d’instruction



6.3.5 Recours

En cas d'avis défavorable d'un service lors de l'instruction, le préfet peut en informer directement le pétitionnaire afin que celui-ci fournisse les compléments nécessaires à l'acceptation du projet.

Chaque arrêté et décision individuelle (par exemple courrier portant décision de refus) doit comporter les voies et délais de recours contre cet acte administratif¹⁷. Il convient de préciser les possibilités de recours gracieux, de recours hiérarchiques et surtout de recours contentieux.

En cas d'avis défavorable d'autorisation notifié par le préfet, le pétitionnaire peut engager :

- Un recours gracieux à l'adresse du préfet visant à démontrer l'irrecevabilité des motifs du refus. Le pétitionnaire doit motiver les raisons de droit et les faits qui le conduise à contester cette décision.
- Un recours hiérarchique à l'adresse du ministre de l'Intérieur selon le même principe.
- Un recours contentieux devant le juge administratif. Le pétitionnaire doit motiver les raisons de droit et les faits qui le conduise à contester cette décision.

A noter que le pétitionnaire peut choisir d'engager soit un recours préalable, soit de saisir directement le juge administratif.

Le délai de recours contre une décision de l'administration est de 2 mois. Les délais de recours sont prolongés si l'usager fait un recours gracieux ou hiérarchique.

7. Les spécificités liées à l'hydravation

7.1 Signalisation appropriée

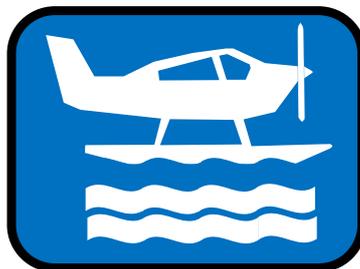
7.1.1 Hydrosurfaces

L'article 4 de l'arrêté du 13 mars 1986 (hydrosurface) précise que l'exploitant de l'hydravion doit faire connaître, par toute signalisation appropriée, l'existence de l'hydrosurface si elle est accessible au public, pour éviter les dangers pouvant résulter de son utilisation.

Ces prescriptions facultatives n'imposent pas en général le balisage par bouée du plan d'eau (les balises pouvant constituer des obstacles par nature).

La mise en place d'un panneau (à l'emplacement du règlement du plan d'eau par eau ou à proximité de la cale de mise à l'eau) par exemple peut répondre à cette exigence.

Il n'existe pas de norme spécifique pour le symbole hydravion. On pourra se reporter par exemple au symbole suivant :



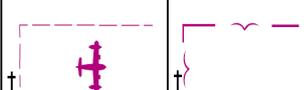
¹⁷ L'article R. 421-5 du code de justice administrative prévoit que les délais de recours contre une décision administrative ne sont opposables qu'à la condition d'avoir été mentionnés - ainsi que les voies de recours - dans la notification de la décision en cause. Cette obligation de mention des voies et délais de recours est considérée comme une garantie essentielle de l'effectivité du droit au recours des administrés.

La signalisation cartographique sur la carte OACI au 1/500.000 ne précise que les emplacements des hydrobases civiles ou militaires :

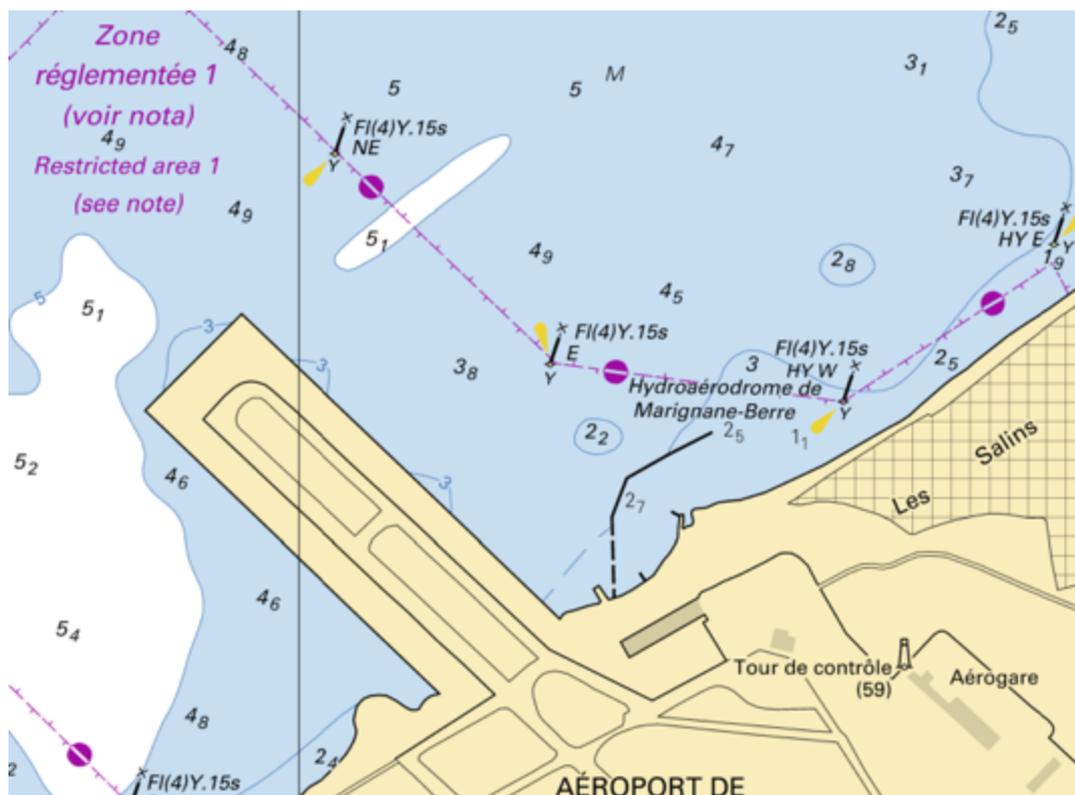
| AÉRODROMES | Aérodrome ayant une piste en dur <i>Airport with paved runway</i> | Bande ou plateforme <i>Unpaved runway or landing-strip</i> | Hélistation <i>Heliport</i> | Hydro-aérodrome <i>Seaplane landing area</i> |
|--|--|---|--------------------------------|---|
| CIVIL : utilisation civile, activité militaire à la marge possible <i>CIVIL : civilian use, exceptional military activity possible</i> | | | | |
| MIXTE : utilisation principale militaire, mais utilisation civile possible <i>JOINT : main use for military operations, but civilian activity possible</i> | | | | |
| MILITAIRE : pas d'utilisation civile régulière possible <i>MILITARY : no regular civilian use possible</i> | | | | |



Les cartes du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) peuvent préciser les zones d'amerrissage et de mouillage des hydravions selon la légende ci-dessous :

| | | | | |
|----|---|--|---|-------|
| 13 |  | Zone d'amerrissage pour hydravions <i>Seaplane landing area</i> |  | 449.6 |
| 14 |  | Mouillage pour hydravions <i>Anchorage for seaplanes</i> |  | 449.6 |

Ou bien :



7.1.2 Plateformes hydroULM

L'article 7 de l'arrêté du 13 mars 1986 (ULM) précise que lorsque la plateforme hydroULM ou ses abords immédiats sont accessibles au public, l'utilisateur peut se voir imposer la mise en place d'une signalisation adaptée pendant les périodes d'utilisation.

Une signalisation identique aux hydrosurfaces par panneauage peut répondre aux exigences de cet article.

7.2 Aménagements

7.2.1 Cale de mise à l'eau - slip

Cet équipement en bordure de rive, à plan incliné, peut constituer, selon les dispositions de l'organisation du plan d'eau, un parking à flot ou à sec à un faible coût¹⁸. Une utilisation par des amphibies demandera une pente faible. Le risque étant que, lorsque l'appareil commence à flotter, l'arrière de la coque (ou des flotteurs) racle la rampe et soit endommagé.

Ce type d'aménagement existe souvent pour la mise à l'eau des bateaux sur les plans d'eau. La conception est similaire et, en règle générale, un usage commun est possible.

7.2.2 Quai ou ponton

Les pontons flottants sont les systèmes les plus couramment utilisés étant donné leur souplesse et qui peuvent être installés dans toutes les conditions. Leur amarrage doit résister aux effets du vent, des courants mais aussi de la poussée des machines.

Des embarcadères fixes sont également mis en œuvre sur les plans d'eau sans marnage.

7.2.3 Forme des hydrosurfaces et plateformes hydroULM

Contrairement aux aérodromes terrestres, cette forme est libre et souvent fonction de la découpe des plans d'eau. Ces surfaces peuvent être de forme rectangulaire, en forme de cercle ou avoir un périmètre irrégulier, suivant - éventuellement avec une distance à déterminer - les rives du plan d'eau ou d'une partie de ces rives.

¹⁸ Dans la grande majorité des cas, les cales ne sont pas utilisées en tant que parking (sauf autorisation d'occupation temporaire spécifique) mais doivent au contraire ne servir qu'à la mise et la sortie de l'eau.

Annexe 1 : Réglementation

CODE DES TRANSPORTS – L.6300-1, L. 6212-1

Article L6300-1 : définition d'un aérodrome

Constitue un aérodrome tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs. L'emprise d'un aérodrome s'étend aux installations annexes que celui-ci peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs.

Article L6212-1 : Obligation pour un aéronef d'utiliser un aérodrome

Hors le cas de force majeure et les cas prévus par décret en Conseil d'Etat, un aéronef ne peut atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

CODE DE L'AVIATION CIVILE – R.132-1, D.132-8, D. 132-12

Article R132-1 : Conditions dans lesquelles les aéronefs peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome

Un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé. Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Article D132-8 : pour les ULM

Les aéroplanes motorisés à performances limitées, dits "ultra-légers motorisés" ou "ULM", définis par le ministre chargé de l'aviation civile, peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis, ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

Article D132-12 : pour les hydravions

Les hydravions ou les avions amphibies peuvent atterrir ou décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

Toutefois, cette disposition est limitée à l'utilisation occasionnelle du plan d'eau.

L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

ARRETE DU 13 MARS 1986 FIXANT LES CONDITIONS DANS LESQUELLES LES HYDRAVIONS PEUVENT ATERRIR ET DECOLLER SUR UN PLAN D'EAU AUTRE QU'UNE HYDROBASE

Nota : (Loi 2001-616 2001-07-11 art. 75) Dans tous les textes législatifs et réglementaires, la référence à la collectivité territoriale de Mayotte est remplacée par la référence à Mayotte et la référence à la collectivité territoriale est remplacée par la référence à la collectivité départementale.

Le ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur et de la décentralisation, le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports, et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 132-1 et D. 132-12 ;

Vu le code des douanes ;

Vu le décret n° 78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer ;

Vu le décret n° 79-413 du 25 mai 1979 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer au large des départements et territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes en sa séance du 24 novembre 1983,

Article 1

Le présent arrêté a pour objet de définir les dispositions particulières à l'utilisation et, s'il y a lieu, à l'agrément des plans d'eau situés hors des aérodromes, appelés hydrosurfaces, utilisés à des fins de décollage ou d'atterrissage par les hydravions ou les avions amphibies.

Les hydrosurfaces ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel.

Article 2 – Modifié par Ordonnance n° 2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 3 (V)

Les hydrosurfaces sont interdites :

- a) A l'intérieur des limites administratives des ports maritimes ou fluviaux, sauf accord du préfet, après avis de l'autorité gestionnaire du port ; dans les chenaux des ports maritimes et dans la bande côtière, jusqu'à 300 mètres du rivage, sauf accord du préfet maritime ou, dans les départements d'outre-mer, du délégué du Gouvernement ;
- b) A l'intérieur des " dispositifs de séparation de trafic " approuvés par l'organisation maritime internationale et dont la liste est fixée par arrêté, pour la partie de ces dispositifs située dans les zones territoriales ;
- c) A l'intérieur des agglomérations, sauf à titre exceptionnel, sous réserve de l'accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouve le plan d'eau, après avis du chef de district aéronautique et du chef de secteur de la police de l'air et des frontières ;
- d) A l'intérieur des zones situées autour des aérodromes telles que définies par les articles 2, 3 et 4 de l'arrêté du 22 février 1971, sauf accord du commandant de l'aérodrome ou du chef de district aéronautique ;
- e) A l'intérieur des zones conchylicoles et aquacoles concédées ;
- f) Dans les secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense visées à l'article L1321-2 du code de la défense, sauf dérogation exceptionnelle accordée par le préfet ou le préfet maritime après avis conforme du ministre de la défense ;
- g) A l'intérieur des zones protégées en application de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, et de ses textes d'application, sauf dérogation exceptionnelle accordée par le préfet après avis du délégué régional à l'architecture et à l'environnement.

Article 3

L'utilisation d'une hydrosurface située sur un plan d'eau privé ou relevant du domaine public est subordonnée à l'accord préalable de la personne ayant la jouissance du plan d'eau.

Cet accord porte, d'une part, sur l'utilisation projetée de l'hydrosurface, d'autre part, sur l'accessibilité de celle-ci aux représentants de la force publique, aux agents de l'Etat chargés de la vérification des conditions d'utilisation de l'hydrosurface et du contrôle des frontières et aux agents des douanes.

Article 4

Les hydrosurfaces doivent être reconnues à l'avance par le pilote ou l'exploitant de l'hydravion qui doit faire connaître, par toute signalisation appropriée, l'existence de l'hydrosurface si elle est accessible au public, pour éviter les dangers pouvant résulter de son utilisation.

Article 5 – Modifié par Décret n°88-199 du 29 février 1988 - art. 1 (V)

Les hydrosurfaces situées sur un plan d'eau privé et utilisées soit pour des vols privés, soit pour des opérations de travail aérien sont soumises au seul accord de la personne en ayant la jouissance. Celle-ci doit aviser le maire de la commune de l'accord donné et le maire de la commune doit informer immédiatement le préfet du département, lequel informera le chef du district aéronautique. L'utilisateur de l'hydrosurface doit, pour sa part, informer le chef de secteur de la police de l'air et des frontières du début de l'opération ou de la série d'opérations.

Article 6 – Modifié par Décret n°97-156 du 19 février 1997 - art. 2 (V)

Les hydrosurfaces situées en mer, quel que soit leur usage, sont autorisées par arrêté du préfet maritime de la région maritime concernée, ou du délégué du Gouvernement, dans les départements d'outre-mer.

Les hydrosurfaces situées sur un plan d'eau relevant du domaine public, quel que soit leur usage, et les hydrosurfaces situées sur un plan d'eau privé et utilisées à des fins de transport à la demande sont autorisées par arrêté du préfet du département.

Ces arrêtés sont pris après avis du chef du district aéronautique, du chef de secteur de la police de l'air et des frontières, du directeur régional des douanes territorialement compétent, du président du comité régional interarmées de circulation aérienne militaire et, dans la limite de ses compétences, après avis du maire concerné.

En ce qui concerne les hydrosurfaces situées en mer, sont également recueillis l'avis du directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes compétent et, dans les départements d'outre-mer, l'avis du commandant de zone maritime.

Article 7 – Modifié par Décret n°88-199 du 29 février 1988 - art. 1 (V)

La demande d'autorisation pour les hydrosurfaces visées à l'article précédent est à adresser en quatre exemplaires au préfet ou au préfet maritime concerné. Le dossier à joindre à la demande d'autorisation doit comporter :

a) Pour les hydrosurfaces situées sur les rivières ou sur les lacs, une feuille ou un assemblage de feuilles de la carte au 1/25 000 au moins, indiquant l'emplacement du plan d'eau et les cheminements aériens envisagés.

Pour les hydrosurfaces en mer, une carte marine précisant la position de l'hydrosurface et les cheminements envisagés.

b) Une note précisant l'usage auquel est destinée l'hydrosurface ;

c) Une déclaration de la personne ayant la jouissance du plan d'eau ou de l'autorité administrative compétente donnant accord sur l'utilisation envisagée.

Il est délivré un récépissé de la demande.

Article 8 – Modifié par Décret n°88-199 du 29 février 1988 - art. 1 (V)

Le préfet, ou le préfet maritime, dispose d'un délai de trente jours à partir de la date d'envoi du récépissé de la demande pour accorder ou refuser son autorisation.

Ce délai est porté à soixante jours pour les hydrosurfaces projetées dans les secteurs visés à l'article 2, paragraphe f, du présent arrêté, et pour celles qui, dans le cadre de la consultation des autorités concernées, ont fait l'objet d'avis divergents. Dans ce dernier cas, le demandeur est immédiatement informé par le préfet ou le préfet maritime de la prolongation du délai imparti pour l'instruction de sa demande.

Faute de décision dans ces délais, l'autorisation est réputée accordée.

Article 9

Les hydrosurfaces sont utilisées sous la responsabilité du pilote ou de l'exploitant de l'aéronef. Les pilotes doivent être titulaires d'une autorisation permanente d'utiliser les hydrosurfaces, délivrée dans des conditions définies par le ministre de l'Intérieur et de la décentralisation, le ministre de la défense et le ministre de l'économie, des finances et du budget.

Article 10

L'autorisation visée à l'article 6 du présent arrêté est précaire et révocable.

Article 11

Les commissaires de la République, les préfets maritimes, les directeurs régionaux de l'aviation civile, les chefs de secteur de la police de l'air et des frontières, et les chefs de district aéronautique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

ARRETE DU 13 MARS 1986 FIXANT LES CONDITIONS DANS LESQUELLES LES AERODYNES ULTRALEGERS MOTORISES, OU U.L.M., PEUVENT ATTERRIR ET DECOLLER AILLEURS QUE SUR UN AERODROME

Le ministre de l'Économie, des finances et du budget, le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur et de la décentralisation, le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports, et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 132-1 et D. 132-8 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes en sa séance du 24 novembre 1983,

Article 1

Le présent arrêté a pour objet de définir les dispositions particulières à l'utilisation et, s'il y a lieu, l'agrément des plates-formes situées hors des aérodromes utilisées à des fins de décollage et d'atterrissage par les aérodynes ultralégers motorisés (U.L.M.).

Article 2 – Modifié par Décret n°88-199 du 29 février 1988 - art. 1 (V) JORF 2 mars 1988

De telles plates-formes sont interdites :

- a) A l'intérieur des agglomérations, sauf à titre exceptionnel, sous réserve de l'accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouve la plate-forme, après avis du chef de district aéronautique et du chef de secteur de la police de l'air et des frontières ;
- b) A l'intérieur des zones situées autour des aérodromes telles que définies par les articles 2, 3, et 4 de l'arrêté du 22 février 1971, sauf accord du commandant de l'aérodrome ou du chef de district aéronautique ;
- c) Dans les secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense visées à l'article 17 de l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense, sauf dérogation exceptionnelle accordée par le préfet après avis conforme du ministre de la Défense.

Article 3

L'utilisation d'une plate-forme pour le décollage ou l'atterrissage est subordonnée à l'accord préalable de la personne en ayant la jouissance.

Article 4

Les plates-formes utilisées à titre occasionnel à des fins de vols privés ou d'épandage agricole doivent faire l'objet d'une déclaration préalable auprès du maire de la commune concernée.

Article 5 – Modifié par Décret n°88-199 du 29 février 1988 - art. 1 (V) JORF 2 mars 1988

Les plates-formes destinées à être utilisées de façon permanente par un ou plusieurs exploitants, regroupés ou non en association, ou à accueillir une activité rémunérée sont autorisées par arrêté du préfet du département ou du préfet maritime, pris après avis du chef de district aéronautique, du chef de secteur de la police de l'air et des frontières, du directeur régional des douanes territorialement compétent et du président du comité régional interarmées de circulation aérienne militaire et, dans la limite de ses compétences, après avis du maire concerné. Toute plate-forme servant de base à l'exploitation d'un U.L.M. doit être considérée comme permanente.

L'autorisation peut être refusée, notamment si l'usage de la plate-forme est susceptible d'engendrer des nuisances phoniques de nature à porter une atteinte grave à la tranquillité du voisinage.

Article 6 – Modifié par Décret n°88-199 du 29 février 1988 - art. 1 (V) JORF 2 mars 1988

La demande d'autorisation pour les plates-formes visées à l'article précédent est à adresser au préfet, ou au préfet maritime lorsque la plate-forme est située dans le domaine maritime, en quatre exemplaires par la personne physique ou morale de droit privé qui désire utiliser la plate-forme. Elle doit préciser les nom et prénoms ou désignation et l'adresse du demandeur et doit être accompagnée d'un dossier comportant les pièces suivantes :

- feuille ou assemblage de feuilles de la carte de la France au 1/50 000 indiquant l'emplacement de la plate-forme ;

- un extrait du plan cadastral précisant les limites domaniales de la plate-forme ;
- une notice précisant les caractéristiques d'utilisation de la plate-forme et indiquant ses dimensions, ses dégagements et les mesures de sécurité prévues ;
- une déclaration de la personne ayant la jouissance de la plate-forme ou de l'autorité administrative compétente donnant l'accord sur l'utilisation envisagée.

Il est délivré récépissé de la demande.

Article 7

Lorsque la plate-forme ou ses abords immédiats sont accessibles au public, l'utilisateur peut se voir imposer la mise en place d'une signalisation adaptée pendant les périodes d'utilisation.

Article 8 – Modifié par Décret n°88-199 du 29 février 1988 - art. 1 (V) JORF 2 mars 1988

Le préfet, ou le préfet maritime, dispose d'un délai de trente jours à partir de la date d'envoi du récépissé de la demande pour accorder ou refuser son autorisation.

Ce délai est porté à soixante jours pour les plates-formes projetées dans les secteurs visés à l'article 2, paragraphe c, du présent arrêté et pour celles qui, dans le cadre de la consultation des autorités concernées, ont fait l'objet d'avis divergents. Dans ce dernier cas, le demandeur est immédiatement informé par le préfet ou le préfet maritime de la prolongation du délai imparti pour l'instruction de sa demande.

Faute de décision dans ces délais, l'autorisation est réputée accordée.

Article 9

L'autorisation visée à l'article 5 ci-dessus est précaire et révocable.

Article 10

Les préfets, les préfets maritimes, les directeurs régionaux de l'aviation civile, les chefs de secteur de la police de l'air et des frontières et les chefs de district aéronautique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Règle 3 – Définitions générales

Aux fins des présentes Règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte :

- a) Le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.
- b) L'expression « navire à propulsion mécanique » désigne tout navire mû par une machine.
- c) L'expression « navire à voile » désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.
- d) L'expression « navire en train de pêcher » désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre.
- e) Le terme « hydravion » désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.

Règle 18 – Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13 :

- a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :
 - i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
 - ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
 - iii) d'un navire en train de pêcher ;
 - iv) d'un navire à voile.
- b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :
 - i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
 - ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
 - iii) d'un navire en train de pêcher.
- c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route :
 - i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
 - ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.
- d)
 - i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28 ;
 - ii) un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.
- e) Un hydravion améri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.
- f) i) Un navion doit, lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, se maintenir à bonne distance de tous les autres navires et éviter de gêner leur navigation.
 - ii) Un navion exploité à la surface de l'eau doit observer les règles de la présente partie en tant que navire à propulsion mécanique.

Règle 31 – Hydravions et navions.

Un hydravion ou un navion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et marques présentant les caractéristiques ou situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles.

Annexe 2 : Implantation et adresse des DSAC/IR

DSAC Antilles-Guyane (DSAC-AG), Bâtiment AIRMESS, Pôle Aéroport Martinique Aimé Césaire - 97232 LE LAMENTIN

DSAC-AG - Délégation Guadeloupe et Iles du Nord - Aérogare Raizet Sud - Bâtiment Tour de contrôle - Rue Ernest Pallas - 97139 Les Abymes

DSAC-AG - Délégation Guyane - Aéroport de Cayenne-Félix Eboué - 97351 Matoury

DSAC Centre-Est (DSAC-CE), Aéroport de Lyon Saint Exupéry, 210 Rue d'Allemagne - 69125 LYON SAINT EXUPERY AEROPORT

DSAC Océan Indien (DSAC-OI), Aérodrome de La Réunion-Roland Garros, CS 93003 - 97743 SAINT-DENIS CEDEX 9

DSAC-OI - Délégation de Mayotte - Aérodrome de Dzaoudzi-Pamandzi - B.P.6 - 97615 Pamandzi

DSAC Ouest (DSAC-O), Aéroport Brest-Bretagne-CS 20301 Guipavas - 29806 BREST CEDEX 9

DSAC-O - Délégation Pays-de-la-Loire - Aérodrome de Nantes-Atlantique - BP 4309 - 44 343 BOUGUENNAIS CEDEX

DSAC Nord (DSAC-N), 9 rue de Champagne - 91200 ATHIS MONS

DSAC-N - Délégation régionale Picardie - Aérodrome de Beauvais-Tillé - 60000 BEAUVAIS

DSAC-N - Délégation régionale Nord-Pas-de-Calais - Aérodrome de LILLE-LESQUIN - BP 429 59814 LESQUIN CEDEX

DSAC Nord-Est (DSAC-NE), Aéroport de Strasbourg-Entzheim/Bas-Rhin - 67836 TANNERIES CEDEX

DSAC-NE – Délégation de Bâle-Mulhouse - Aéroport de Bâle-Mulhouse - BP 60120 - 68304 SAINT-LOUIS Cedex

DSAC Sud (DSAC-S), Allée Saint Exupéry 31703 BLAGNAC

DSAC Sud-Est (DSAC-SE), 1 rue Vincent Auriol - 13100 AIX EN PROVENCE

DSAC-SE – Délégation de Côte d'Azur - Aéroport de Nice Côte d'Azur - BP 3153 - 06203 Nice Cedex 3

DSAC-SE – Délégation de Corse - BP 60 951 - 20700 Ajaccio Cedex 9

DSAC Sud-Ouest (DSAC-SO), Aéroport - bloc technique, TSA 95003 - 33688 MÉRIGNAC CEDEX

Annexe 3 : Abréviations utilisées dans le guide

AIP : Aeronautical Information Publication (en français : publication de l'information aéronautique) est définie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale comme une publication émise par ou avec l'autorité d'un État et contenant des informations aéronautiques à caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

AZBA : Activité des Zones de Basse Altitude. Cartes permettant de connaître l'activité des zones du réseau basse altitude défense partir du site internet du sia -<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> - et les NOTAM.

CTR : (de l'anglais control traffic region ou zone de contrôle), est un espace aérien réglementé, destiné à protéger les vols à l'arrivée ou au départ d'un aérodrome.

DDT(M) : Direction Départementale des Territoires (et de la Mer) est un service déconcentré de l'État français créé au 1er janvier 2010, prenant la forme d'une direction départementale interministérielle (DDI), et officiant auprès du préfet de département

DEAL : Directions de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Dans l'Outre-mer français qui regroupe sur un même territoire les fonctions de la région et celle du département (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte et Réunion) les DREAL portent le nom de (DEAL). Elles ont été créées le 1er janvier 2011.

DIRCAM : Direction de la Circulation Aérienne Militaire chargée de la gestion du trafic aérien, des espaces aériens et des aérodromes militaires

DPM : Domaine Public Maritime

DRDDI : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects est un service déconcentré de la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects en France métropolitaine et outre-mer.

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Ce sont des services déconcentrés de l'État français, sous tutelle commune du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires

DRIEAT : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports a été créée en mars 2021, par suite de la fusion des directions régionales et interdépartementales de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) et de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE). Cette direction exerce ses compétences sur la région Ile de France.

DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile est un service à compétence nationale de la direction générale de l'Aviation civile, qui dépend elle-même du Ministère de la Transition écologique. La DSAC est l'autorité française compétente en matière de surveillance et de certification dans le domaine de l'aviation civile.

DSAC-IR : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Interrégionale. Il s'agit de 9 entités (dont 7 métropolitaines) réparties sur le territoire de la France.

DSAÉ : Direction de la sécurité aéronautique d'État. C'est un organisme étatique français créé en 2013, service à compétence nationale placé auprès du ministre des Armées, qui exerce ses missions au profit de sept autorités d'emploi étatiques (armée de l'air et de l'espace, armée de terre, marine nationale, gendarmerie nationale, sécurité civile, douanes, direction générale de l'armement). Elle chargée de concevoir la réglementation propre aux activités de l'aviation d'État et de garantir le respect de cette réglementation par des actions de surveillance et de certification

DPCAF : Direction Centrale de la Police Aux Frontières. C'est une direction spécialisée de la police nationale créée en 1999

DZPAF : Direction Zonale de la Police aux Frontières. C'est le maillage territorial de la DPCAF.

EDF : Electricité de France. C'est une entreprise française, de production et de fourniture d'électricité, détenue à plus de 80 % par l'État. C'est le premier producteur et le premier fournisseur d'électricité en France et en Europe.

NOTAM : de l'anglais notice to airmen, « messages aux navigants aériens ». Un NOTAM peut être édité en cas de modification d'une installation au sol, de présence d'obstacles (tel qu'une grue) à proximité d'un aéroport ou d'un quelconque autre danger pour la navigation aérienne. Il peut aussi définir des zones interdites de survol. Il s'agit d'informations temporaires qui s'ajoutent à l'AIP et délivrée en format court.

PREMAR : préfet maritime (et par extension **préfecture maritime**). C'est, en France, le représentant de l'État en mer. Cette fonction est confiée à un officier général de marine. Investi d'un pouvoir de police générale, il a

autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer. Il existe actuellement trois préfectures : à Brest, pour l'Atlantique, à Cherbourg, pour la Manche et la mer du Nord et à Toulon, pour la Méditerranée.

RTBA : Réseau de Très Basse Altitude. C'est un ensemble de zones aériennes réglementées reliées entre elles utilisé notamment pour l'entraînement des appareils de combat. Le contournement du RTBA est obligatoire en période d'activité, l'anti-abordage n'y étant pas assuré. L'activation de ces zones est connue et publié sur le site du SIA via les cartes AZBA.

SUPAIP : Supplément à l'information aéronautique permanente. C'est une information temporaire qui s'ajoutent à l'AIP en format long.

ULM : Ultra Léger Motorisé (voir les différentes définitions au chapitre 3 du présent guide).

VNF : Voies navigables de France. C'est un établissement public à caractère administratif français chargé de gérer environ 80 % du réseau des voies navigables de France et dont la tutelle de l'État est exercée par la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du ministère de la Transition Écologique

ZONE R : zone réglementée définie pour protéger une zone. Ces zones peuvent être actives ou non, l'information est donnée par NOTAM ou par téléphone. La liste des zones figure dans l'information aéronautique permanente (ENR 5.1.) ou dans les SUP AIP ou NOTAM) Si la zone est active, selon les zones et en fonction de la règle de vol utilisée, la pénétration est soit interdite, soit autorisée mais il faut suivre les instructions du gestionnaire de la zone (exemple : zone d'approche de certains aérodromes militaires), soit autorisée après simple contact radio.

Annexe 4 : Exemples d'arrêtés de création de plateformes pour hydroaéronefs

La présente annexe a pour objet de présenter des modèles préfectoraux issus de la bibliographie anonymisés. Ils sont évidemment à adapter aux situations locales.

Hydrosurface sur plan d'eau douce

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE XXXX

Arrêté n°XX- Autorisant la création et l'utilisation d'une hydrosurface sur la commune de XXXXXX (code postal)

Le Préfet de XXXX

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 132-1, D.132-8 et R. 133-9 ;

Vu le code des douanes ;

Vu l'arrêté interministériel du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les hydravions peuvent atterrir et décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase ;

Vu l'arrêté du ministre de l'Équipement, des transports et du tourisme du 24 juillet 1991 modifié, relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu la demande transmise par courrier reçue le XX/XX/20XX, présentée par Monsieur/Madame XXXXX domicilié à XXXXX (Code postal) – Adresse complète, sollicitant l'autorisation de création et d'utilisation d'une hydrosurface sur l'étang / le lac / la rivière / le fleuve ..., sur le territoire de la commune de XXXXX (code postal) ;

Vu les avis :

du Maire de la commune de XXXX ;

du Délégué XXXX de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile XXXX (préciser la région)

du Directeur Zonal de la Police aux Frontières de la Zone XXXX (préciser le région)

du Sous-Directeur Régional de la Circulation Aérienne Militaire XXXX (préciser la région) ;

du Directeur Régional des Douanes et Droits Indirects ;

du Directeur Départemental des Territoires et de la Mer ;

Arrête :

Article 1er – Monsieur/Madame XXXX, demeurant à XXXX (Code postal), adresse complète est autorisé à créer et à exploiter sur le territoire de la commune de XXXX (Code postal), sur l'étang/le lac/le fleuve/la rivière de XXXX, une hydrosurface destinée au décollage et à l'amerrissage des hydravions, sous réserve du strict respect des conditions définies par les textes susvisés ainsi que des prescriptions particulières précisées aux articles suivants.

Article 2 - L'hydrosurface devra être utilisée dans les conditions fixées par la réglementation aérienne.

Article 3 - Identification de l'hydrosurface (une carte en annexe permet de situer facilement l'emplacement et fournit des informations sur les dimensions) :

Département (s) :

Commune (s) :

Localisation :

Dimension :

Coordonnées géographiques (WGS 84) :

EXXX°XX'XX"

NXXX°XX'XX"

Article 4 – Infrastructures de l'hydrosurface :

L'hydrosurface en question comprendra :

Définir ici la surface finalement retenue en fonction de la demande formulée, des contraintes locales. La forme retenue peut être un disque, une ou plusieurs bandes rectangulaires, la surface totale du plan d'eau ou toute autre forme dictée par la géographie du site.

A l'issue de l'amerrissage ou avant le décollage, l'hydravion naviguera à flot :

de et vers la cale de mise à l'eau située

ou la plage située

ou le ponton situé

ou la zone de mouillage située

Article 5 - Aspect circulation aérienne

Les utilisateurs de cette hydrosurface située sous la TMA de XXXX et sous la zone réglementée LF-R XXX « Nom de la zone » du réseau très basse altitude Défense devront en respecter strictement les statuts et appliquer les mesures réglementaires associées à ces espaces.

Il appartiendra aux usagers de vérifier l'état de la LF-R XXX « Nom de la zone >> sur le site www.sia.aviation.civile.gouv.fr.

Article 6 - Consignes d'exploitation et recommandations

L'hydrosurface sera exploitée sous la pleine responsabilité des pilotes commandants de bord, à qui il appartiendra de vérifier eux-mêmes l'adéquation de ses caractéristiques et de son environnement (notamment ses dégagements) aux aéronefs utilisés, ainsi que la sécurité des opérations envisagées pour les personnes transportées, pour eux-mêmes, pour les biens et pour les personnes au sol.

Elle devra être utilisée dans le respect des conditions fixées par la réglementation aérienne et par celle relative à l'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

L'amerrissage et le décollage ne pourront être entrepris qu'au moyen d'aéronefs dont les limitations de performances correspondent aux caractéristiques de l'aire d'envol et des obstacles alentour.

Les pilotes éviteront le survol de

(lister les lieux sensibles : campings, aires ludiques, etc.) et établiront leur tour de piste en conséquence.

Ci-dessous, exemple de contexte particulier avec recommandations associées :

Cette hydrosurface étant située à proximité de deux plates-formes existantes (une plate-forme ULM et une plate-forme d'aéromodélisme), les gestionnaires de ces 3 sites devront s'accorder mutuellement sur les conditions d'exploitation simultanée de leurs plates-formes afin de permettre la compatibilité et l'utilisation des différentes activités.

Les pilotes devront veiller à ne pas créer de nuisances sonores susceptibles d'effrayer les animaux éventuellement en pâture dans les champs avoisinants (chevaux et bovins, notamment).

Article 7 - Usage de l'hydrosurface

Cette hydrosurface sera utilisée par le demandeur à titre privé et commercial, incluant notamment des vols avec emport de passagers à titre onéreux ainsi que des formations de pilotes.

Le demandeur pourra, à titre occasionnel, accueillir d'autres pilotes invités. Le demandeur devra, au préalable leur transmettre l'ensemble des consignes relatives à l'utilisation de l'hydrosurface.

Article 8 - Les agents des services de l'État auront libre accès à tout moment à l'hydrosurface. Toutes facilités leur seront réservées pour l'accomplissement de leur tâche.

Article 9 - Tout incident, accident ou autre événement particulier devra être immédiatement signalé au permanent de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile XX (préciser la région et un numéro de tél : 06.XX.XX.XX.XX) et à la Direction Zonale de la Police Aux Frontières de la Zone (préciser la région et un numéro de tél : 06.XX.XX.XX.XX), sans préjudice de l'alerte immédiate des autorités locales.

Article 10 - Les utilisateurs de l'hydrosurface seront tenus de contracter une police d'assurance les garantissant vis-à-vis des tiers.

Article 11 - Les dispositions du présent arrêté ne préjugent pas des restrictions d'utilisation susceptibles d'être apportées, soit dans l'intérêt de la circulation aérienne, soit pour des motifs de tranquillité et de sécurité publiques, de surveillance douanière, de contrôle de la circulation transfrontière, de protection de l'environnement ou de défense nationale.

Article 12 - La présente autorisation est précaire et révocable.

Article 13 - Le bénéficiaire de la présente autorisation devra, avant toute modification de l'hydrosurface, ou de cessation d'activité, prévenir les autorités compétentes, dont l'autorité préfectorale.

Article 16 - Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de la XXXX.

Article 14 - Dans les 2 mois à compter de la publication, le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de X auprès de Monsieur le Président du tribunal administratif.

Article 15 - Le Sous-Préfet, Directeur de Cabinet du Préfet de la XXXX, le Sous-Préfet de. XXXX, le Directeur de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile XXXX, le Directeur Zonal de la Police aux Frontières de la Zone XXXX, le Directeur Régional des Douanes et Droits Indirects, le Sous-Directeur Régional de la Circulation Aérienne Militaire XXXX, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, le Maire de XXXX, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à Monsieur XXXX, demeurant (préciser adresse complète) - Code postal , et dont une copie sera transmise, pour information, au Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile XXXX, au Commandant du Groupement de Gendarmerie de la XXXX ainsi qu'au Commandant de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens de XXXX.

Fait à XXXX, le XX/XX/20XX

Le Préfet

Plate-forme ULM sur plan d'eau douce

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE XXXX

Arrêté n°XX- Autorisant la création et l'utilisation d'une plate-forme pour Ultra-Légers-Motorisés (ULM) sur la commune de XXXXXX (code postal)

Le Préfet de XXXX

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 132-1, D.132-8 et R. 133-9 ;

Vu le code des douanes ;

Vu l'arrêté interministériel du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aéroplanes ultralégers motorisés, ou ULM, peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome ;

Vu l'arrêté du 17 juin 1986 relatif au bruit émis par les aéronefs ultralégers motorisés (ULM) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'Équipement, des transports et du tourisme du 24 juillet 1991 modifié, relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu la demande transmise par courrier reçue le XX/XX/20XX, présentée par Monsieur/Madame XXXXX domicilié à XXXXX (Code postal) – Adresse complète, sollicitant l'autorisation de création et d'utilisation d'une plate-forme pour Ultra-Légers-Motorisés (ULM), sur l'étang / le lac / la rivière / le fleuve ..., sur le territoire de la commune de XXXXX (code postal) ;

Vu les avis :

du Maire de la commune de XXXX;

du Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile XXXX (préciser la région)

du Directeur Zonal de la Police aux Frontières de la Zone XXXX (préciser le région)

du Sous-Directeur Régional de la Circulation Aérienne Militaire XXXX (préciser la région);

du Directeur Régional des Douanes et Droits Indirects;

du Directeur Départemental des Territoires et de la Mer;

Arrête :

Article 1er – Monsieur/Madame XXXX, demeurant à XXXX (Code postal), adresse complète est autorisé à créer et à exploiter sur le territoire de la commune de XXXX (Code postal), sur l'étang/le lac/le fleuve/la rivière de XXXX, une plate-forme destinée au décollage et à l'amerrissage des aéroplanes ultralégers motorisés (ULM), sous réserve du strict respect des conditions définies par les textes susvisés ainsi que des prescriptions particulières précisées aux articles suivants.

Article 2 - La plate-forme devra être utilisée dans les conditions fixées par la réglementation aérienne.

Article 3 - Identification de la plate-forme ULM (une carte en annexe permet de situer facilement l'emplacement et fournit des informations sur les dimensions) :

Département :

Commune :

Localisation :

Dimensions :

Coordonnées géographiques :

EXXX°XX'XX"

NXXX°XX'XX"

Article 4 – Infrastructures de la plate-forme ULM :

La plate-forme ULM en question comprendra :

Définir ici la surface finalement retenue en fonction de la demande formulée, des contraintes locales. La forme retenue peut être un disque, une ou plusieurs bandes rectangulaires, la surface totale du plan d'eau ou toute autre forme dictée par la géographie du site.

A l'issue de l'amerrissage ou avant le décollage, l'ULM naviguera à flot :

de et vers la cale de mise à l'eau située

ou la plage située

ou le ponton situé

ou la zone de mouillage située

Article 5 - Aspect circulation aérienne

Les utilisateurs de cette plate-forme située sous la TMA de XXXX et sous la zone réglementée LF-R XXX « Nom de la zone » du réseau très basse altitude Défense devront en respecter strictement les statuts et appliquer les mesures réglementaires associées à ces espaces.

Il appartiendra aux usagers de vérifier l'état de la LF-R XXX « Nom de la zone >> sur le site www.sia.aviation.civile.gouv.fr.

Article 6 - Consignes d'exploitation et recommandations

La plate-forme sera exploitée sous la pleine responsabilité des pilotes commandants de bord, à qui il appartiendra de vérifier eux-mêmes l'adéquation de ses caractéristiques et de son environnement (notamment ses dégagements) aux aéronefs utilisés, ainsi que la sécurité des opérations envisagées pour les personnes transportées, pour eux-mêmes, pour les biens et pour les personnes au sol.

Elle devra être utilisée dans le respect des conditions fixées par la réglementation aérienne et par celle relative à l'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

L'amerrissage et le décollage ne pourront être entrepris qu'au moyen d'aéronefs dont les limitations de performances correspondent aux caractéristiques de l'aire d'envol et des obstacles alentour.

Les pilotes éviteront le survol de (lister les lieux sensibles : campings, aires ludiques, etc.) et établiront leur tour de piste en conséquence.

Ci-dessous, exemple de contexte particulier avec recommandations associées :

Cette plate-forme ULM étant située à proximité de deux plates-formes existantes (une plate-forme ULM et une plate-forme d'aéromodélisme), les gestionnaires de ces 3 sites devront s'accorder mutuellement sur les conditions d'exploitation simultanée de leurs plates-formes afin de permettre la compatibilité et l'utilisation des différentes activités.

Les pilotes devront veiller à ne pas créer de nuisances sonores susceptibles d'effrayer les animaux éventuellement en pâture dans les champs avoisinants (chevaux et bovins, notamment).

Article 7 - Usage de la plate-forme

Cette plate-forme sera utilisée par le demandeur à titre privé et commercial, incluant notamment des vols avec emport de passagers à titre onéreux ainsi que des formations de pilotes d'ULM.

Le demandeur pourra, à titre occasionnel, accueillir d'autres pilotes invités. Le demandeur devra, au préalable leur transmettre l'ensemble des consignes relatives à l'utilisation de la plate-forme ULM.

Article 8 - Les agents des services de l'État auront libre accès à tout moment à la plateforme. Toutes facilités leur seront réservées pour l'accomplissement de leur tâche.

Article 9 - Tout incident, accident ou autre événement particulier devra être immédiatement signalé au permanent de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (préciser la région et un numéro de tél : 06.XX.XX.XX.XX) et à la Direction Zonale de la Police Aux Frontières de la Zone (préciser la région et un numéro de tél : 06.XX.XX.XX.XX), sans préjudice de l'alerte immédiate des autorités locales.

Article 10 - Les utilisateurs de la plate-forme seront tenus de contracter une police d'assurance les garantissant vis-à-vis des tiers.

Article 11 - Les dispositions du présent arrêté ne préjugent pas des restrictions d'utilisation susceptibles d'être apportées, soit dans l'intérêt de la circulation aérienne, soit pour des motifs de tranquillité et de sécurité publiques, de surveillance douanière, de contrôle de la circulation transfrontière, de protection de l'environnement ou de défense nationale.

Article 12 - La présente autorisation est précaire et révocable.

Article 13 - Le bénéficiaire de la présente autorisation devra, avant toute modification de la plate-forme, ou de cessation d'activité, prévenir les autorités compétentes, dont l'autorité préfectorale.

Article 14 - Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de la XXXX.

Article 15 - Dans les 2 mois à compter de la publication, le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de X auprès de Monsieur le Président du tribunal administratif.

Article 16 - Le Sous-Préfet, Directeur de Cabinet du Préfet de la XXXX, le Sous-Préfet de. XXXX, le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile XXXX, le Directeur Zonal de la Police aux Frontières de la Zone XXXX, le Directeur Régional des Douanes et Droits Indirects, le Sous-Directeur Régional de la Circulation Aérienne Militaire XXXX, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, le Maire de XXXX, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à Monsieur XXXX, demeurant (préciser adresse complète) - Code postal , et dont une copie sera transmise, pour information, au Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile XXXX, au Commandant du Groupement de Gendarmerie de la XXXX ainsi qu'au Commandant de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens de XXXX.

Fait à XXXX, le XX/XX/20XX

Le Préfet

Crédit photos / Couverture : Xavier-Freddy Durrlemann, Pixabay, Aildor ; **Autres illustrations :** Pixabay, Mairie de Martigues, Ander Aguirre, Aéroclub de Come, bigtoysonair.com (Polaris FIB)





Direction générale de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr