

**Question écrite n° 670 de Madame la Députée Valérie WARZEE-CAVERENNE
au Secrétaire d'Etat à l'Environnement, à l'Energie et à la Mobilité, adjoint à la
Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des Chances, au sujet de la réglementation
applicable aux autogires**

QUESTION :

Un accident récent impliquant un autogire a mis en lumière certaines interrogations relatives à la réglementation applicable à ce type d'aéronef.

Certaines personnes affirment que les autogires utilisés chez nous sont souvent immatriculés en France et que notre pays serait peu enclin à autoriser ce type d'engins qu'elles estiment dangereux. Leurs défenseurs, quant à eux, estiment au contraire que ces aéronefs sont devenus très fiables.

Qu'en est-il précisément, Monsieur le Secrétaire d'Etat ? Certains autogires sont-ils immatriculés chez nous ? Combien ? L'autogire répond-il à la définition de l'ULM ? J'ai lu que des démarches étaient en cours en vue d'encadrer cette machine, laquelle nécessite un écolage particulier, et qu'une réunion était prévue avec votre cabinet afin d'en discuter. Cette rencontre a-t-elle déjà eu lieu ? Le cas échéant, qu'en est-il ressorti ?

Autre volet, la question du survol. Questionnée sur le sujet, la DGTA a précisé qu'il n'existait aucun règlement autorisant un autogire de voler en Belgique. De même, un autogire non belge ne peut pas survoler la Belgique. Confirmez-vous l'information selon laquelle un projet d'arrêté ministériel autorisant le survol de la Belgique par un autogire est en préparation ? Le cas échéant, avez-vous déjà une idée du délai dans lequel il sera publié ? Et, concernera-t-il à la fois le vol d'autogires belges et le survol d'autogires non belges ?

Enfin, en complément d'informations à ce 2^e volet de ma question, j'ai lu sur certains sites internet que le Conseil d'Etat avait annulé une décision de la DGTA qui avait refusé le survol du sol belge en autogire. Pouvez-vous nous donner copie de cet arrêt du Conseil d'Etat ou ses références ?

REPONSE :

12/05/2014

L'autogire se rapproche d'un hélicoptère. Sa sustentation au vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'un axe sensiblement vertical.

L'ULM se catégorise essentiellement par sa masse au décollage inférieure à 450kg et, en Belgique, on ne considère que les appareils à voilure fixe, se rapprochant

plutôt d'un avion dont le contrôle en vol est assuré par des commandes aérodynamiques agissant autour de deux axes au moins.

Les autogires d'une masse au décollage supérieure à 560 kg, ou équipés de 2 sièges ou plus ressortissent du règlement (CEE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008.

Ils sont dûment certifiés et munis d'un certificat de navigabilité. Ces modèles sont cependant rarissimes et volent principalement au Etats-Unis. L'immense majorité des autogires aujourd'hui commercialisés tombent, lorsqu'ils sont autorisés et selon les pays, dans une sous-catégorie d'ULM.

Dans l'état actuel de la réglementation belge, ces autogires ne sont pas admis à la circulation aérienne dans notre espace aérien et aucun autogire de ce type ne peut donc être immatriculé en Belgique. Cependant, comme le démontre le récent accident auquel vous faites référence et qui fait actuellement l'objet d'une enquête de sécurité par l'Air Accident Investigation Unit (Belgium) du SPF Mobilité et Transports, des vols à bord d'autogires sont effectués en Belgique.

Les études effectuées notamment en Grande-Bretagne démontrent que le nombre d'accidents rapportés au nombre d'heures de vol a fortement diminué au cours des dernières années. Cette diminution s'explique notamment par une meilleure conception des autogires avec, par exemple, l'intégration d'un stabilisateur horizontal mais également par une meilleure formation des pilotes aux particularités de cet d'aéronef.

Les autogires présentant aujourd'hui un niveau de sécurité acceptable, nous ne pouvons ignorer plus longtemps l'essor croissant de ce nouveau type d'aéronef à travers toute l'Europe. Il est, donc, apparu souhaitable d'encadrer cette pratique dans le cadre d'un projet d'arrêté ministériel. Celui-ci sera, dans les prochaines semaines, soumis pour avis aux Régions dans le cadre de la procédure d'association. Il sera publié dès l'accomplissement des différentes formalités nécessaires à l'adoption d'un arrêté ministériel.

Ce projet d'arrêté ministériel a uniquement pour but d'accorder des autorisations temporaires de vol d'une durée maximale de 30 jours sur une période de 12 mois à des autogires immatriculés dans un Etat membre de l'Union européenne, de l'Espace Economique Européen, en Suisse ou dans un Etat tiers avec lequel un accord serait conclu entre les autorités compétentes.

Cette autorisation ne sera délivrée qu'aux autogires présentant un niveau de sécurité suffisant. Il est ainsi imposé des exigences particulières relatives aux conditions de navigabilité de type ainsi qu'à l'équipement dont doit disposer l'autogire.

Il est également exigé que l'autogire dispose d'un certificat de bruit et d'un rapport " Weight and Balance ". Le pilote devra lui aussi répondre à certaines exigences. Outre être titulaire d'une licence de pilote d'autogire ou d'un document équivalent, il

devra disposer d'un certificat médical en cours de validité et justifier d'une expérience de 40 heures minimum à bord d'un autogire.

Enfin, les vols en autogires ne seront possibles qu'au départ d'un aérodrome ou d'un ulmodrome répondant aux exigences fixées par le manuel d'utilisation de l'autogire. Il ne pourra s'effectuer que de jour, dans les conditions de vol à vue et sous certaines conditions de visibilité minimale. Par ailleurs, toute forme d'exploitation commerciale est interdite.

Au cours de la réunion tenue à mon Cabinet le 23 janvier 2014, ce projet a été discuté avec la BULMF qui s'est montrée satisfaite du projet ainsi établi. Concernant la décision du Conseil d'État à laquelle vous faites référence, il est important de relever que le Conseil d'État ne se prononce pas sur le principe d'admission ou non des autogires à la circulation aérienne en Belgique. Il annule simplement la décision de la DGTA de refus de délivrance d'une autorisation de vol à un autogire pour insuffisance de motifs.

M. WATHELET