



AVIS n°23/2025

du 10 octobre 2025

**concernant l'avant-projet de loi du pays relatif
aux exigences techniques applicables aux
opérations aériennes**

Présentée par la CEAI¹ :

Le président :

Monsieur Daniel ESTIEUX

Le rapporteur :

Monsieur Christian ROCHE

Dossier suivi par :

Mesdames Martine GARNIER, chargée
d'études juridiques, Laetitia MORVILLE et
Giulia RAVIZZONE, secrétaires du
bureau des études.

¹ CEAI : commission de l'environnement, de l'aménagement et des infrastructures.

Conformément aux textes régissant le conseil économique social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie, ce dernier a été saisi par lettre en date du 13 août 2025 par le président du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, d'un avant-projet de loi du pays relatif aux exigences techniques applicables aux opérations aériennes, selon la procédure normale.

La commission de l'environnement, de l'aménagement et des infrastructures, en charge du dossier, a auditionné les représentantes et représentants du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ainsi que les services et directions, les actrices et acteurs concernés par ce sujet (cf. document annexe).

L'ensemble des contributions ont apporté un précieux concours aux travaux de la commission dont les conclusions vous sont présentées dans l'avis ci-après.

AVIS n°23/2025

I – PRÉSENTATION DE LA SAISINE

Le 1^{er} janvier 2013 a été transférée au gouvernement de la Nouvelle-Calédonie (GNC) la compétence au titre de police et de sécurité de la circulation aérienne intérieure (transport aérien domestique). Elle emporte deux missions/responsabilités fondamentales pour l'archipel :

- d'une part, l'élaboration ainsi que la mise à jour d'un référentiel d'exigences techniques et réglementaires dans le domaine de la sécurité intérieure ;
- et, d'autre part, la certification et la surveillance de ce référentiel pour l'ensemble des acteurs de la circulation aérienne sur le territoire.

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'avant-projet de loi du pays soumis à l'institution. Ce dernier est organisé autour de **trois piliers fondamentaux**, à savoir :

- la **loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999** relative à la Nouvelle-Calédonie² ;

² Article 21 « I.-L'État est compétent dans les matières suivantes : [...]

6° Desserte maritime et aérienne entre la Nouvelle-Calédonie et les autres points du territoire de la République ; [...]

14° Police et sécurité de la circulation aérienne extérieure et de la circulation maritime, sous réserve du III du présent article ;

II.-L'État est également compétent dans les matières suivantes, sous réserve le cas échéant de l'application des dispositions mentionnées aux articles 28 à 38 : [...]

4° Sûreté en matière aérienne ; [...]

III.-L'État exerce également jusqu'à leur transfert à la Nouvelle-Calédonie, dans les conditions prévues à l'article 26, les compétences suivantes :

1° Police et sécurité de la circulation aérienne intérieure et des exploitants établis en Nouvelle-Calédonie dont l'activité principale n'est pas le transport aérien international ; ».

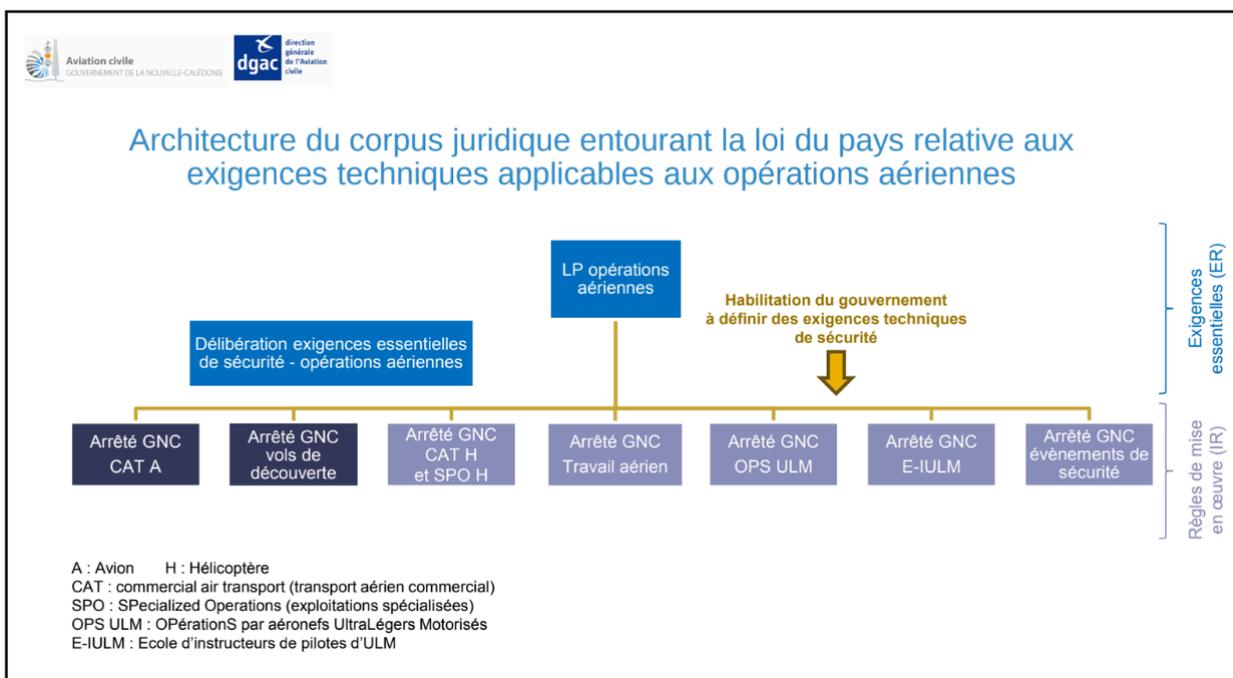
- la loi du pays n° 2009-11 du 28 décembre 2009 relative au transfert à la Nouvelle-Calédonie des compétences de l'État en matière de police et sécurité de la circulation aérienne intérieure et des exploitants établis en Nouvelle-Calédonie dont l'activité principale n'est pas le transport aérien international ;
- ainsi que la note interprétative du 11 janvier 2013 quant à la loi du pays n° 2009-11 du 28 décembre 2009.

Le projet de texte est destiné « aux opérations aériennes effectuées en circulation aérienne intérieure avec des aéronefs exploités par un exploitant dont l'établissement principal se situe en Nouvelle-Calédonie » (article 2) soit aux exploitants d'aéronefs certifiés (immatriculés et détenteurs d'un certificat de navigabilité ou document équivalent) et d'aéronefs ultralégers motorisés (ULM).

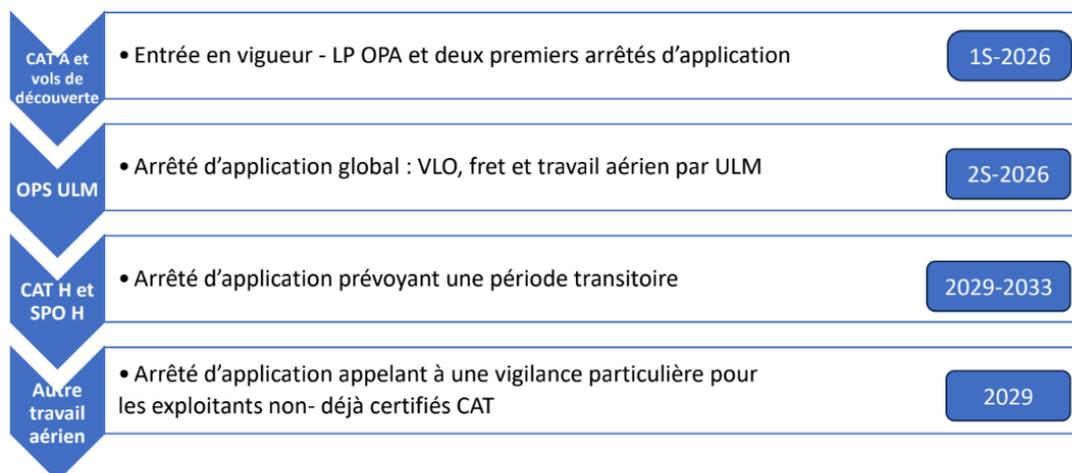
Il vise de multiples activités telles que le transport aérien commercial (ou transport aérien public), le travail aérien en avion ou hélicoptère (exploitation spécialisée), les vols dits vols de découverte, les vols commerciaux en ULM... touchant, selon des chiffres de la direction de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie (DAC), 100 machines répertoriées et 8 sociétés, exploitant moins de 20 machines, actives au mois de septembre de cette année.

L'avancée majeure de cet **avant-projet de loi du pays** réside dans l'harmonisation des normes internationales de sécurité aérienne avec les normes locales. Ainsi, il n'est plus fait de distinction entre la sécurité des passagers sur les vols internationaux et celle sur le transport domestique, garantissant l'application des standards internationaux plus rigoureux.

Par la suite, il s'appuiera sur des **arrêtés d'application** du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie (GNC) afin de mettre en œuvre les exigences techniques de sécurité internationale pour une période s'étendant de 2026 à 2033.



Calendrier envisagé d'entrée en vigueur pour les actions prioritaires



Service de la sécurité de l'aviation civile

25 SEPTEMBRE 2025

*Présentation de la direction de l'aviation civile (DAC)
du 25 septembre 2025 au CESE-NC*

Enfin, il s'accompagne d'un **projet de délibération** relatif aux exigences essentielles de sécurité applicables aux opérations aériennes définissant un socle d'exigences techniques et organisationnelles applicables à l'ensemble des opérations aériennes d'aéronefs en Nouvelle-Calédonie, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord³, et vient fixer des objectifs de sécurité en matière de :

- préparation et d'exploitation des vols,
- de performances et limitations opérationnelles des aéronefs,
- d'obligation d'emport d'équipements,
- d'instruments et de données à bord,
- et de maintien de la navigabilité des aéronefs.

Tel est l'objet de la présente saisine soumise à l'avis du conseil économique, social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie, selon la **procédure normale**.

II – OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

Au niveau de l'exercice de la compétence de la Nouvelle-Calédonie, en plus du corpus réglementaire national applicable sur le territoire, la réglementation qui s'applique est la suivante :

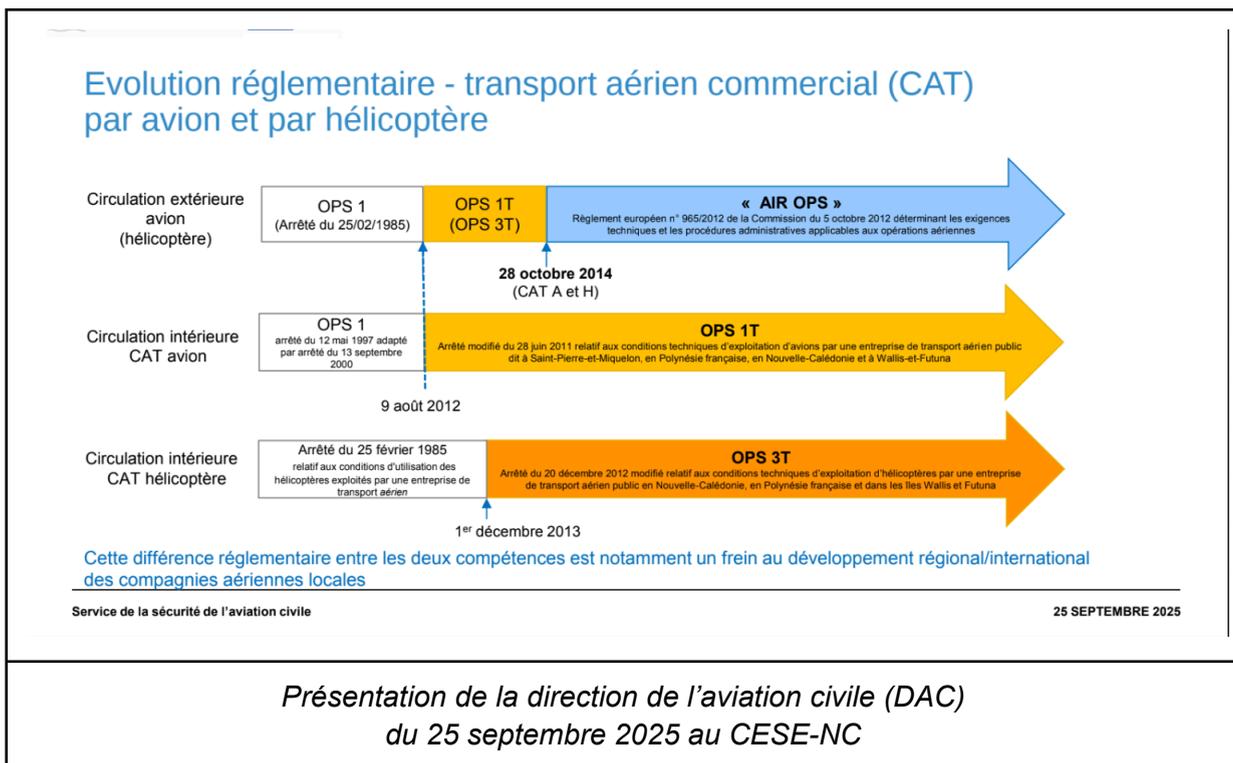
- **pour les avions**, l'arrêté du 28 juin 2011 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à

³ Drones ou aéronefs télépilotés.

Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna, soit OPS 1T ;

- **pour les hélicoptères**, l'arrêté du 20 décembre 2012 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna, soit **OPS 3T** ;
- **pour les activités relatives au travail aérien (ou activités particulières) et d'aviation générale**, l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;
- **pour l'exploitation des ULM**, l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna ;
- **pour les vols de découverte**, la Nouvelle-Calédonie n'a pas hérité de corpus réglementaire en ce domaine.

Ce socle fondamental des exigences techniques et de sécurité évolue constamment afin notamment de prendre en compte les résultats des incidents⁴ et accidents⁵ graves dans l'aviation et répondre aux préoccupations de sécurité. À ce titre, l'institution note l'intervention du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) lors d'accidents sur l'ensemble du territoire français dont la Nouvelle-Calédonie.



Dans ce cadre, les conseillers s'interrogent quant à la compétence de la Nouvelle-Calédonie en matière de **formation initiale, de titres et qualifications des personnels navigants : pilotes et instructeurs.**

D'une part s'agissant des aéronefs certifiés, selon la DAC, l'ensemble des exigences techniques touchant à la formation, aux organismes de formation, aux

⁴ Événement peu important en lui-même, mais capable d'entraîner de graves conséquences.

⁵ Événement imprévu et soudain qui entraîne des dégâts, met en danger.



instructeurs, aux modalités de vérification de l'acquisition des compétences, à la délivrance des titres (licences et qualifications) est du ressort exclusif de la compétence de l'État en Nouvelle-Calédonie et donc sont exclus du champ d'application de la loi du pays étudiée et de ses arrêtés d'application. La question ne se pose donc pas.

D'autre part, s'agissant des aéronefs non certifiés, soit les ULM, les conditions de formation et de qualification des pilotes d'aéronefs ULM font partie de la compétence transférée au profit de la Nouvelle-Calédonie depuis le 1^{er} janvier 2013. Ainsi :

- **les pilotes ULM** détiennent des titres et des qualifications délivrés par la Nouvelle-Calédonie (DAC-NC) ;
- **les instructeurs ULM** détiennent une qualification / autorisation délivrée par la Nouvelle-Calédonie (DAC-NC) ;
- **les organismes de formation proposant des formations de pilotes ULM** ne font pas l'objet de certification, d'agrément, d'autorisation de l'aviation civile. Ils fondent leur activité sur les exigences applicables en matière de programme de formation et appliquent les pratiques et guides mis à disposition par les fédérations nationales (Fédération française d'ULM ou FFPLUM) ;
- **les organismes de formation des instructeurs (de pilotes) ULM, dit École IULM (ou E-IULM)**, font l'objet d'un agrément de l'aviation civile. Leur objectif est de pouvoir proposer une formation initiale d'instructeur ULM ainsi que les vérifications de compétences en vol obligatoires tous les deux ans pour chaque instructeur qualifié.

Sur le territoire, il existe des écoles de formation de pilotes telles que Latitude 22 sud et Skydream à Nouméa ou encore l'école de pilotage Haut vol à Magenta. Ces dernières permettent notamment aux candidats d'obtenir leur brevet de pilote ULM. Les candidats n'ont donc pas l'obligation de se former dans l'hexagone. Il existe, par ailleurs, des centres de formation pour les instructeurs comme Hibisair.

Néanmoins, la seule école IULM du territoire étant Hibisair à Koné, son agrément, initialement délivré par la DAC-NC en 2021, a été retiré à sa demande en 2025. Le retrait de cet agrément ne résulte pas d'une non-conformité de ses activités à la sécurité aérienne, mais relève d'une demande d'Hibisair qui ne souhaite plus exercer en Nouvelle-Calédonie.

Si tel est le cas, cette situation soulève une question : **le territoire possède-t-il (encore) les structures nécessaires pour passer ces formations ?** Selon la DAC, dans ces conditions, la Nouvelle-Calédonie se retrouve dans la même situation qu'avant 2021, à savoir qu'elle ne dispose plus aujourd'hui de moyens locaux pour former les instructeurs ULM et pour assurer les contrôles de compétences obligatoires en vol tous les deux ans des instructeurs ULM du territoire. En ce sens, les postulants instructeurs ULM du territoire doivent avoir recours à une école IULM soit de l'hexagone, de la Réunion ou des Antilles pour être formés ou proroger leur qualification.

Recommandation n°01 : mettre en place des partenariats avec des organismes de formation d'instructeurs ULM et des écoles d'aviation reconnus pour des formations spécifiques qui ne peuvent pas encore être dispensées en Nouvelle-Calédonie afin d'encourager l'activité économique.

En outre, le CESE-NC s'interroge quant à la **soutenabilité économique et l'accompagnement des acteurs, notamment en termes d'impact financier de la mesure sur les exploitants d'aéronefs du territoire**. En effet, il est inscrit dans la fiche d'impact que « *Cette loi du pays n'impose pas directement des normes techniques de sécurité mais des exigences essentielles. Elle n'a donc aucun impact financier tant que les arrêtés d'application ne sont pas adoptés. L'arrêté d'application proposé qui couvre les activités de transport aérien en avion et les éléments contenus dans une déclaration pour réaliser des activités de transport aérien en ULM n'ont aucun impact financier sur les acteurs économiques actuels. Les éventuels impacts financiers engendrés par les futurs arrêtés d'application seront évalués lorsqu'ils seront proposés* »⁶.

D'ores et déjà, Hélicocéan a fait part à l'institution que les futurs arrêtés auraient un impact financier sur son activité et qu'il répercutera le coût directement sur ses clients, notamment s'agissant du passage de la réglementation dite OPS 3T à AIR OPS. Ainsi, alors que l'avant-projet de loi du pays n'aura pas de répercussions économiques et financières, il semble que les futurs arrêtés en auront. C'est pourquoi, il est demandé d'évaluer cet impact en concertation avec les exploitants d'aéronefs dans un objectif d'accompagnement et de mise en œuvre des mesures (notamment de l'impact financier du matériel de sécurité tel que les parachutes de sécurité).

Recommandation n°02 : mettre en place une période de transition et d'accompagnement des acteurs concernés.

Recommandation n°03 : avant la sortie de chaque arrêté, s'assurer de la consultation et de la concertation préalable et systématique de chaque acteur ainsi que de l'évaluation des coûts de la mesure.

Enfin, lors des auditions, il a été soulevé la question de la régulation des espèces envahissantes (faune et flore) notamment en province Nord. Ainsi, de 2013 à 2014, à titre expérimental, Hélicocéan a réalisé des expérimentations inédites sur le territoire dans la mise en œuvre de ce type d'activité de travail aérien. Ces expérimentations ont été conduites dans un cadre limité. Elles ont notamment fait appel à des personnels de l'aérien venant de Nouvelle-Zélande.

Cette activité présentant divers risques⁷ intrinsèques en matière de sécurité aérienne, elle nécessite des autorisations techniques dérogatoires. Il s'agit notamment de risques liés au vol à basse hauteur, de la protection des membres de l'équipage ainsi que de la protection des tiers isolés au sol.

Actuellement, la DAC, en charge de la certification et de la surveillance technique, considère que les garanties suffisantes de sécurité ne sont pas réunies afin d'exercer une telle activité. Cette appréciation est susceptible d'être revue lorsque Hélicocéan aura démontré la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité mature et résilient permettant de garantir une maîtrise des risques inhérents aux activités de ce genre.

⁶ Fiche d'impact de l'avant-projet de loi du pays relatif aux exigences techniques applicables aux opérations aériennes, p.24.

⁷ CFIT (*Controlled flight into terrain* ou impact du sol sans perte de contrôle) ou de LOC-I (*Loss of control in flight* ou perte de contrôle en vol).

Au cours des dix dernières années, les exigences techniques et de sécurité ont été renforcées au niveau international. Ces dispositions ont vocation à être introduites au sein des arrêtés d'application du présent projet de loi du pays concernant l'activité de transport commercial et de travail aérien en hélicoptère (exploitants spécialisés). Ce qui devrait permettre de renforcer le niveau de sécurité attendu de la part d'Hélicocéan en la matière.

Recommandation n°04 : le CESE-NC reconnaît que ces activités à basse hauteur présentent des intérêts pour la protection des écosystèmes néo-calédoniens, par conséquent, elle est favorable à ce que la réglementation évolue en ce sens.

III- CONCLUSION DE L'AVIS N°23/2025

L'institution rappelle ses recommandations :

Recommandation n°01 : mettre en place des partenariats avec des organismes de formation d'instructeurs ULM et des écoles d'aviation reconnus pour des formations spécifiques qui ne peuvent pas encore être dispensées en Nouvelle-Calédonie afin d'encourager l'activité économique.

Recommandation n°02 : mettre en place une période de transition et d'accompagnement des acteurs concernés.

Recommandation n°03 : avant la sortie de chaque arrêté, s'assurer de la consultation et de la concertation préalable et systématique de chaque acteur ainsi que de l'évaluation des coûts de la mesure.

Recommandation n°04 : le CESE-NC reconnaît que ces activités à basse hauteur présentent des intérêts pour la protection des écosystèmes néo-calédoniens, par conséquent, elle est favorable à ce que la réglementation évolue en ce sens.

L'avis de la commission a été adopté à l'unanimité des membres consultés par **29 voix « POUR »** dont 6 procurations.

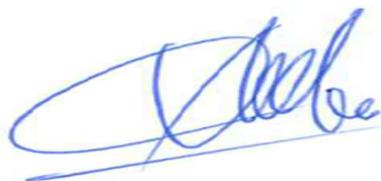
Suite aux observations de la commission, le CESE-NC émet un **avis favorable, soit 28 voix, à la majorité et un réservé** sur l'avant-projet de loi du pays relatif aux exigences techniques applicables aux opérations aériennes.

LE SECRÉTAIRE

LE PRÉSIDENT



Gaston POIROI



Jean-Louis d'ANGLEBERMES

Annexe : RAPPORT N°23/2025

- *Nombre de réunions en commission : 3*
- *Adoption en commission : 06/10/2025*
- *Adoption en bureau : 10/10/2025*

Invités auditionnés (6) :

- **Messieurs Thomas BERTIN, Christophe BRUN, Sylvain MOLE**, respectivement directeur adjoint, chef de la sécurité et adjoint chef ainsi que **madame Adelina GOROHOUNA**, chargée d'études à la direction de l'aviation civile (DAC) ;
- **Madame Marion GENTELET**, directrice commercial Air Calédonie ;
- **Monsieur Gunter HICKMANN**, gérant à l'école de pilotage ULM Haut vol.

Observations par écrit (3) :

- CCI ;
- Hélicocéan ;
- École de pilotage ULM Haut vol.

Invités n'ayant pu participer ou envoyer des observations par écrit (8) :

- Caledonia aviation ;
- Aéroclub pégase école de pilotage ;
- Aéroclub calédonien, école de formation de pilotage ;
- Aéroclub Paul Klein – Les Ailes calédoniennes ;
- Association Latitude 22 Sud ;
- Cessna Flyers, école de formation de pilotage ;
- Aéroclub Horizoncal, voltige aérienne ;
- Association Mémoire du Ciel ;

Au titre de la commission du CESE :

Ont participé aux travaux : mesdames Christine POELLABAUER et Rozanna ROY ainsi que messieurs Jean-Louis d'ANGLEBERMES, Daniel ESTIEUX, Robert LAKALAKA, Jacques LOQUET, Christian ROCHE, Jonas TEIN et Marc ZEISEL.

Étaient présents et représentés lors du vote : madame Christine POELLABAUER ainsi que messieurs Daniel ESTIEUX (*en visioconférence donne procuration à monsieur LAKALAKA*), Robert LAKALAKA, Jacques LOQUET (*en visioconférence donne procuration à monsieur TEIN*), Christian ROCHE (*en visioconférence donne procuration à monsieur ZEISEL*), Jonas TEIN et Marc ZEISEL.

Étaient absents lors du vote : madame Rozanna ROY ainsi que messieurs Jean-Jacques ADJOUHGONIOPE, Jean-Louis d'ANGLEBERMES et Jean-Damien PONROY.