

## RÉGLEMENTATION DES DRONES

## L'ESSENTIEL EN QUELQUES MINUTES !



LE NOUVEAU CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'UNION EUROPÉENNE DEVAIT ACCORDER « AUX EXPLOITANTS UNE PLUS GRANDE SOUPLESSE DE FONCTIONNEMENT PAR RAPPORT AUX RÉGLEMENTATIONS NATIONALES ANTERIEURES » D'APRÈS LA COMMISSION EUROPÉENNE. CEPENDANT IL FAUT ADMETTRE QUE L'INSTAURATION D'UN TEL CADRE A COMPLEXIFIÉ LES RÈGLES DE DROIT APPLICABLES À CES MISSIONS PAR DRONE.

Entre la réglementation européenne « pure », ou prévoyant des mesures transitoires ou encore laissant une marge de manœuvre aux États membres, ou encore la réglementation française pérenne, celle transitoire, ou encore celle modifiée pour prendre en compte le changement de terminologie... Les télépilotes de drones ne s'y retrouvent plus ! Tentons de simplifier l'essentiel en quelques minutes.

Jusqu'au 11 septembre 2018, chaque État membre de l'Union européenne pouvait édicter ses propres normes concernant les drones dont la masse était inférieure à 150 kilogrammes. Au-delà de ce seuil, l'Agence

européenne de la sécurité aérienne (EASA) était compétente. Toutefois, depuis l'entrée en vigueur du Règlement (UE) 2018/1139, tous les drones, peu importe leur masse, sont soumis aux règles de sécurité harmonisées de l'EASA.

L'extension des compétences de l'EASA a notamment donné lieu à la publication de deux Règlements européens principaux : le Règlement délégué (UE) 2019/945 et le Règlement d'exécution (UE) 2019/947.

#### HARMONISER L'ENCADREMENT JURIDIQUE

Le dessein de cette réglementation était d'harmoniser l'encadrement juridique des drones à

l'échelle européenne pour favoriser leur essor. Depuis lors, la catégorisation s'opère en fonction du niveau de risque des opérations avec les catégories : - « Ouverte » : opérations à faible risque, essentiellement pour le loisir mais aussi pour des opérations professionnelles simples ;

- « Spécifique » : opérations à risque modéré pour la plupart des opérations professionnelles ;

- et « Certifiée » : pour les opérations à haut risque, nécessitant un niveau élevé de fiabilité de l'aéronef et des opérations comme pour les « drones-taxis ».

Les anciens régimes nationaux ont cessé d'exister depuis le 31 décembre 2020, date à laquelle la réglementation

européenne des drones est entrée en application.

Les deux Règlements précités sont d'application directe dans les États membres et se sont donc substitués à la réglementation nationale dès leur entrée en application. Cependant il faut prendre en considération quelques paramètres s'agissant de l'impact de la réglementation européenne et l'évolution de la réglementation nationale :

- La sécurité aérienne relève de la compétence européenne, tandis que d'autres domaines relèvent de la compétence nationale comme la sûreté publique ou la gestion de l'espace aérien.

- La réglementation européenne comporte des dispositions pour



N. SPOUWAN

permettre une transition progressive entre réglementation nationale et réglementation européenne. Ce pourquoi, certains textes nationaux sont maintenus pour assurer cette transition.

- La réglementation européenne laisse parfois une marge de manœuvre aux États membres ; soit à titre transitoire, soit à titre permanent.

- Certaines exigences de la réglementation nationale (même celles qui restent de la compétence nationale) n'étaient pas toujours cohérentes avec celles de la réglementation européenne.

Les conditions d'utilisation des drones en fonction de leur catégorisation ainsi que les principales mesures transitoires qui y sont associées seront précisées ci-après ainsi que sous la forme d'une infographie.

#### AÉROMODÉLISME

S'agissant de l'aéromodélisme, le Règlement 2019/947 a laissé la possibilité pour les États membres de définir des règles

nationales applicables pour les clubs et associations d'aéromodélisme. C'est le choix de la France, qui a voulu laisser à ces derniers la possibilité de continuer à appliquer les exigences nationales préexistantes, avec l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'exploitation d'aéromodèles au sein d'associations d'aéromodélisme en application du Règlement d'exécution (UE) 2019/947.

#### CATÉGORIE « OUVERTE »

S'agissant de la catégorie « Ouverte », elle vise les opérations à faible risque, en vol en vue, avec un drone disposant d'une mention de classe (C0, C1, C2, C3 et C4). Elle est constituée de trois sous-catégories d'opérations : A1, A2 et A3.

Cette catégorie aurait dû être utilisée dès le 31 décembre 2020 ; toutefois, les drones marqués CE selon les modalités du Règlement 2019/945 n'étaient pas encore disponibles sur le marché. Il a donc fallu créer une catégorie « Ouverte limitée » pour évoluer pendant la période

transitoire avec des drones non-conformes au Règlement précité (sans identification de classe CE). Cette catégorie « Ouverte limitée » est échue depuis le 1er janvier 2024, la période transitoire étant terminée.

Tous les drones mis sur le marché depuis le 1er janvier 2024 doivent donc porter une mention de classe pour pouvoir être utilisés en catégorie « Ouverte », celle-ci est aujourd'hui pleinement applicable.

Par exception, l'utilisation de drones sans mention de classe mis sur le marché avant le 1er janvier 2024 peuvent être utilisés selon certaines modalités plus restrictives en sous-catégories « A1 limitée » et « A3 limitée ».

#### CATÉGORIE « SPÉCIFIQUE »

S'agissant de la catégorie « Spécifique », elle vise des opérations à risque modéré, en vue ou hors vue avec des scénarios standard européens (STS-01 et STS-02) et avec mention de classe (C5 ou C6).

Toutefois, le Règlement (UE) 2019/947 a prévu la possibilité, pour un État membre, de continuer à utiliser des scénarios standard nationaux jusqu'au 1er janvier 2026 pour les exploitants déclarés avant le 1er janvier 2024. Ainsi, les trois scénarios standard français (S-1, S-2 et S-3) sont maintenus pour qu'ils puissent continuer d'être utilisés en catégorie « Spécifique » le temps de la transition (ils n'ont quant à eux pas d'obligation de mention de classe). L'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standard nationaux prévoit les conditions d'opérations et exigences nationales associées aux scénarios S-1, S-2 et S-3.

Le 1er janvier 2026 marquera la fin définitive des scénarios nationaux S-1, S-2 et S-3. Tout exploitant qui souhaite continuer à opérer en régime déclaratif après le 1er janvier 2026 devra nécessairement le faire selon un scénario standard européen.

Quant aux scénarios standard européens (STS-01 et STS-02), ils sont devenus applicables depuis le 1er janvier 2024.

Si l'opération ne rentre pas dans les scénarios standard (qu'ils soient nationaux ou européens), l'exploitant doit obtenir une autorisation d'exploitation après réalisation d'une évaluation des risques.

#### CATÉGORIE « CERTIFIÉE »

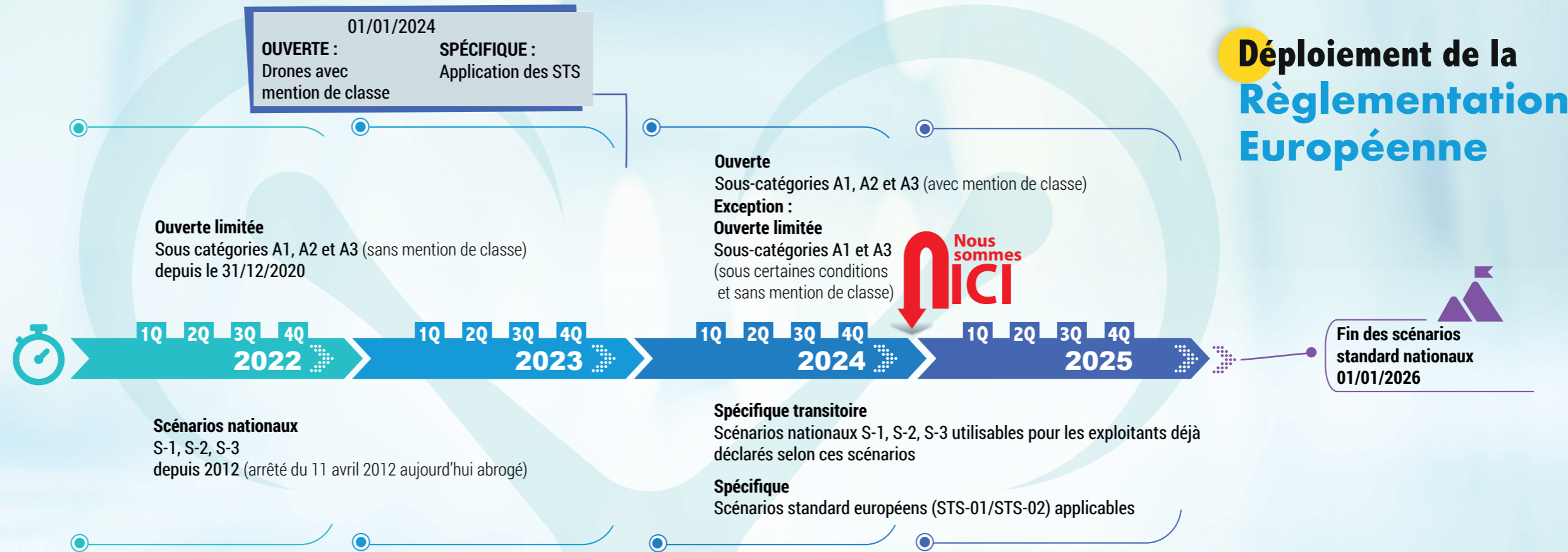
Pour ce qui est relatif à la catégorie « Certifiée », elle concerne les opérations présentant le niveau de risque le plus élevé, comme le transport de personnes. Pour autoriser des opérations dans cette catégorie, l'aéronef doit être certifié. Cela implique que sa conception doit être approuvée par l'obtention d'un certificat de type, et que chaque aéronef doit ensuite être construit conformément à cette conception, afin de se voir délivrer un certificat de navigabilité.

L'opinion n°03-2023 de l'EASA « introduction of a regulatory framework for the operation of drones », adoptée par la Commission européenne au printemps 2024, a conduit à la modification et à l'élaboration de plusieurs règlements afin d'introduire des exigences pour la certification des drones. Cela concerne la navigabilité initiale (certificat de type et certificat de navigabilité), ainsi que le maintien de la navigabilité des drones de la catégorie « Certifiée » (art. 40 du Règlement (UE) 2019/945) mais aussi des drones de la catégorie « Spécifique » pour les opérations à haut risque (Specific Assurance and Integrity Level (SAIL) supérieur ou égal à 5).

Jim SHARPLES - Ingénieur de recherche ENAC

Dr. Cassandra ROTILY - Responsable des départements juridique et nouvelles technologies chez Air Space Drone

Jean-François PETIT - Expert navigabilité, enseignant ENAC



| RÉGIME   | CATÉGORIE  |  |  |  |   |  |  |
|--|--|--|--|--|---|--|--|
| AÉROMODÉLISME  | OUVERTE  |  |  | SPÉCIFIQUE   |   |  | CERTIFIÉE  |
| La réglementation européenne a laissé une grande latitude aux États membres.<br>La France a exploité cette possibilité en édictant des règles nationales.<br>Évolution dans les conditions fixées à l'arrêté du 3/12/2020 relatif à l'exploitation d'aéromodèles au sein d'associations d'aéromodélisme. | Faible risque Vols en vue Hauteur max. 120 m   |  |  | Risque modéré Vols en vue ou hors vue Hauteur max. 120 m |   |  | Risque élevé   |
|  | Depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2024, pour les drones sans mention de classe :                       |  |  |  |   |  | Opérations en espace aérien contrôlé<br>Certification des drones par l'AESA<br>Approbation de l'opérateur et licence de pilote délivrée par les autorités nationales de l'aviation |
|  | <b>A1 limitée</b><br>< 250 g<br>A proximité des personnes  |  | <b>A3 limitée</b><br>< 25 kg<br>A 150 m des zones résidentielles, commerciales, industrielles et récréatives |  | <b>Mesures transitoires :</b><br>Maintien provisoire des scénarios standard nationaux : S1, S2 et S3 jusqu'au 1 <sup>er</sup> janvier 2026<br>(pour les exploitants s'étant déclarés selon ces scénarios avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2024) |  |  |
|  | Depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2024, dans les autres cas : Identification CE avec mention de classe |  |  |  |   |  |  |
|  | <b>A1</b><br>Vol près des personnes  |  | <b>A2</b><br>Vol à une certaine distance des personnes   |  | <b>A3</b><br>Vol loin des personnes   |  |  |
| <b>C0</b><br>M < 250 g<br>Survol toléré de personnes isolées<br>Pas de survol de rassemblement de personnes  | <b>C1</b><br>M < 900 g<br>Près des personnes   | <b>C2</b><br>M < 4 kg<br>A 30 m minimum des personnes<br>5 m autorisé si fonction basse vitesse disponible et enclenchée sur l'aéronef | <b>C2</b><br>M < 4 kg  | <b>C3</b><br>M < 25 kg                                   | <b>C4</b><br>M < 25 kg  |  |  |
| Depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2024 : Scénarios standard européens<br>Identification CE avec mention de classe  |  |  |  |  |   |  |  |
| <b>STS-01</b><br><b>C5</b><br>Vol en vue directe en espace urbain ou non urbain  |  |  | <b>STS-02</b><br><b>C6</b><br>Vol hors vue possible<br>Hors zone urbaine                                     |  |   |  |  |
| En dehors des scénarios standard nationaux ou européens : Étude de risque + autorisation d'exploitation délivrée par la DSAC : PDRA (Pre-defined Risk Assessment) ou SORA (Specific Operations Risk Assessment) ou Certificat allégé d'exploitant (LUC - Light UAS operator Certificate)                 |  |  |  |  |   |  |  |

Dr. Cassandra Rotily, Responsable du pôle nouvelles technologies, Air Space Drone  
 Jim Sharples, Ingénieur de Recherche, École Nationale de l'Aviation Civile  
 Conception/réalisation : Fabienne Destombes-Richard - Studio Graphique ENAC