

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 3 juin 2015

Direction du Transport aérien

Note

Mission du ciel unique et de la réglementation
de la navigation aérienne

Bureau de la Réglementation de la navigation
aérienne et de l'espace aérien

Affaire suivie par : Fabrice Alger
fabrice.alger@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 01 58 09 42 64
Fax : 01 58 09 47 90

Evolution des dispositions réglementaires relatives à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord

1. Introduction

Les retours d'expérience sur la mise en application de l'arrêté « Espace » du 11 avril 2012 ont fait apparaître la nécessité :

- d'une part, de simplifier certaines procédures administratives établies en application des dispositions de l'arrêté qui ont démontré en pratique peu de valeur ajoutée, et
- d'autre part, de faire évoluer les conditions d'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs circulant sans personne à bord afin de permettre une meilleure prise en compte des différents besoins, notamment ceux liés aux activités professionnelles, tout en améliorant la compatibilité des évolutions des aéronefs télépilotés avec la circulation des aéronefs en basse et très basse hauteur et en garantissant la sécurité des autres usagers.

Sur le fond, les différents principes de la réglementation actuelle sont globalement conservés.

Le champ d'application a toutefois été modifié avec la suppression de l'applicabilité aux ballons captifs qui feront l'objet d'un texte spécifique.

2. Structure du nouvel arrêté

La structure de l'arrêté a été modifiée afin d'améliorer sa lisibilité.

Ainsi, les dispositions ont été organisées en dispositions générales s'appliquant à l'ensemble des activités et en dispositions particulières pour chacune des trois activités : aéromodélisme, activités particulières et expérimentation.

De plus, afin d'améliorer la cohérence entre les deux arrêtés, l'arrêté « espace » renvoie explicitement au projet d'arrêté « Aéronefs » pour les définitions et la classification des activités (aéromodélisme, expérimentations, activités particulières).

3. Définitions

- Clarification de la définition d'« évolution en vue » :

La capacité d'un télépilote à visualiser un aéronef à une certaine distance est fonction notamment des caractéristiques physiques de l'aéronef comme ses dimensions ou sa forme, ou des caractéristiques des évolutions de cet aéronef comme sa vitesse.

Dans la réglementation actuelle, la notion d'évolution en vue est définie dans l'arrêté « Espace », et l'arrêté « Aéronef » ajoute des exigences (vue directe, absence de dispositif optique).

Les projets de nouveaux arrêtés visent à clarifier ces notions en intégrant les exigences de l'arrêté « Aéronefs » actuel dans la définition des évolutions en vue du projet d'arrêté « Espace ». Le projet de nouvel arrêté « Aéronefs » renvoie à la définition du projet d'arrêté « Espace ».

- Suppression de la définition de « zone peuplée » :

La notion de zone peuplée est définie dans l'arrêté « Espace » actuel et est utilisée pour déclencher l'autorisation préfectorale de survol. La notion est également utilisée dans l'arrêté « Aéronefs » actuel pour l'identification des scénarii opérationnels et pour définir les exigences associées, visant notamment à assurer la protection tactique des tiers et des biens au sol.

Cette double utilisation d'une même notion présente l'inconvénient de combiner des contraintes de survol en agglomération liées à l'ordre ou à la sécurité publique à des contraintes de navigabilité visant à assurer la protection des tiers et des biens au sol.

Les nouveaux projets d'arrêté prévoient d'utiliser la notion de zone peuplée exclusivement pour la protection des tiers et des biens au sol et celle-ci n'est donc introduite que dans le projet de nouvel arrêté « Aéronefs ». Le projet d'arrêté « Espace » contient quant à lui une disposition relative au survol des villes ou agglomérations qui instaure un système déclaratif.

4. Dispositions générales

Les dispositions générales applicables à l'ensemble des activités, aéromodélisme, activités particulières et expérimentations sont regroupées au sein de deux articles, dispositions générales et restrictions et interdictions de survol.

- Prévention des abordages pour les évolutions en vue : Le projet d'arrêté introduit :
 - une exigence explicite de détection visuelle et auditive des aéronefs environnants pouvant présenter un risque de collision avec l'aéronef télépilote,
 - une obligation pour l'aéronef télépilote de laisser la priorité à tout aéronef habité, les règles communautaires de prévention des abordages s'appliquant dans les autres cas.
- Restrictions et interdictions de survol : Le projet d'arrêté clarifie :
 - les dispositions relatives à l'interdiction des évolutions dans les zones interdites publiées à l'AIP ;
 - les dispositions relatives à l'interdiction de survol des établissements portant une marque distinctive qui devient explicite. Ces établissements sont précisés à l'information aéronautique. Il s'agit souvent notamment d'hôpitaux ou d'établissements pénitenciers.
- Accès aux espaces aériens contrôlés :
 - Les modalités d'accès aux espaces aériens contrôlés gérés par un organisme de la circulation aérienne relevant de la défense sont inchangées et restent soumises à l'accord de l'organisme. Toutefois, les modalités et la forme de cet accord sont laissées à la discrétion de cet organisme. Lorsque l'accord est établi par protocole, celui-ci est approuvé par le service de la défense compétent.



- Par ailleurs, les modalités d'accès aux espaces aériens contrôlés gérés par un organisme civil de contrôle de la circulation aérienne sont assouplies en fonction de l'activité concernée comme précisé dans les dispositions spécifiques aux activités.

5. Aéromodélisme

Le projet introduit les évolutions suivantes :

- L'exigence d'autorisation préfectorale qui conditionne la pratique de l'aéromodélisme dans une zone peuplée est remplacée par une disposition rendant cette pratique possible partout sauf au-dessus de l'espace public. Les évolutions au-dessus de l'espace public restent néanmoins possibles en des lieux spécifiques autorisés par le Préfet. Les nouvelles dispositions n'interdisent pas la pratique de l'aéromodélisme au-dessus de l'espace privé, dans les limites fixées par la loi, notamment dans le respect des dispositions du code des transports relatives au survol des propriétés privées (Art. L. 6211-3).
- Les évolutions des aéronefs utilisés dans le cadre d'activités d'aéromodélisme pratiquées hors localisation d'activités d'aéromodélisme sont limitées à 50 m. Cette disposition permet d'assurer une meilleure compatibilité de ces activités avec la circulation des aéronefs en basse et très basse hauteur et garantir ainsi la sécurité des usagers de l'espace aérien. Les localisations d'activités restent obligatoires pour les associations d'aéromodélisme, et les modalités d'établissement sont précisées dans les dispositions générales.
- Les modalités d'accès aux espaces aériens contrôlés civils sous 50 m sont simplifiées : L'exigence d'établissement d'un protocole requise aujourd'hui est remplacée par une exigence de notification préalable. Toutefois, les exigences relatives aux évolutions à proximité des infrastructures d'atterrissage et de décollage (Annexe I) restent applicables dans ce cas.

6. Activités particulières et expérimentation

6.1. Règles communes

Le projet établit une exigence de notification des vols d'aéronefs télépilotés utilisés dans le cadre d'une activité particulière ou d'expérimentation. Cette exigence s'applique :

- à tous les vols effectués au-dessus de 50 m, et
- à tous les vols hors vue effectués en-dessous de 50 m dans les secteurs d'entraînement d'hélicoptères de la défense.

6.2. Activités particulières

- Survol des zones peuplées :

L'autorisation préfectorale pour les vols en vue au-dessus des zones peuplées est remplacée par une exigence de déclaration préalable. Cette déclaration pourra donner lieu à une interdiction ou une restriction de l'activité par le préfet.

Cette disposition s'appliquera également aux vols effectués hors vue au-dessus de ces zones, ce type d'évolution n'étant plus explicitement interdit par le projet de nouvel arrêté.

- Evolutions en vue en espace aérien contrôlé civil : les modalités sont simplifiées :
 - sous 50 m, l'accord de l'organisme qui rend le service du contrôle est remplacé par une exigence de notification préalable; Toutefois, les exigences relatives aux évolutions à proximité des infrastructures d'atterrissage et de décollage sont conservées (Annexe I) ;
 - au-dessus de 50 m, l'autorisation de l'organisme qui rend le service du contrôle est maintenue.



- Evolutions hors vue en espace aérien contrôlé civil :

Le projet introduit la possibilité d'évolution hors vue en espace aérien contrôlé (inexistante actuellement) dans les conditions suivantes :

- un protocole d'accord préalable doit être conclu entre le responsable de l'activité et l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, et
- pour les évolutions au-dessus de 50 m de hauteur, approbation du protocole par le service de l'aviation civile compétent.

6.3. Expérimentations

Le nouveau projet d'arrêté permet des activités d'expérimentation en espace aérien contrôlé, actuellement interdites, sous certaines conditions :

- Evolutions en vue en espace aérien contrôlé civil : un accord préalable de l'organisme de contrôle est requis.
- Evolutions hors vue en espace aérien contrôlé civil :
 - la conclusion préalable d'un protocole d'accord entre le responsable de l'activité et l'organisme de contrôle de la circulation aérienne,
 - ce protocole est approuvé par le service de l'aviation civile compétent.

7. Dérogations

Un article relatif aux dérogations a été introduit. Il permet de prévoir les conditions de dérogation pour les aéronefs de la défense et ceux intervenant dans le cadre de missions d'intérêt public spécifiques de l'Etat.

Le projet introduit également des possibilités de dérogations (inexistantes actuellement) à l'interdiction d'évoluer de nuit et à certaines exigences relatives aux hauteurs maximales de survol, le cas échéant sous réserve de la mise en œuvre de mesures particulières permettant d'assurer la compatibilité de la circulation de l'aéronef circulant sans personne à bord avec tous les autres aéronefs. Ces mesures particulières sont obligatoires pour toute dérogation aux hauteurs maximales d'évolutions permettant des évolutions à une hauteur supérieure à 150 mètres.

8. Evolutions à proximité des infrastructures de décollage et d'atterrissage

Les exigences relatives aux évolutions à proximité des infrastructures de décollage et d'atterrissage sont assouplies et simplifiées.

Les exigences de l'arrêté actuel diffèrent dans leur forme selon que les évolutions sont hors vue (distance à l'infrastructure) ou en vue (hauteurs maximales d'évolution en fonction de la distance à l'infrastructure).

Le projet d'arrêté établit une exigence générale relative aux évolutions à proximité des infrastructures destinées à l'atterrissage et au décollage pour les évolutions en vue et hors vue.

En outre, l'exigence de distance aux seuils de piste est réduite de 5 km dans le cas d'une piste équipée d'une ou plusieurs procédures aux instruments ou de longueur supérieure à 1 200 mètres. Cette distance passe en effet de 15 km à 10 km.

