Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord

NOR : *DEVA1207595A*

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le ministre de la défense et des anciens combattants,

Vu le code de la défense ;

Vu le code des transports, notamment le livre II de sa sixième partie ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 133-1-2 et D. 131-1 à D. 131-10 ;

Vu l'arrêté du 10 mai 1999 modifié relatif aux comités régionaux de gestion de l'espace aérien ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 29 septembre 2009 modifié relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal,

Arrêtent :

Art. 1er. – 1° Le présent arrêté fixe les conditions d'insertion dans l'espace aérien des aéronefs qui circulent sans personne à bord.

2° Lorsqu'ils évoluent en circulation aérienne générale, les aéronefs visés au 1° ci-dessus se conforment aux règles de l'air, sauf lorsque le présent arrêté en dispose autrement.

3° Dans le cadre de missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile, les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux aéronefs visés au 1° ci-dessus appartenant à l'Etat, affrétés ou loués par lui, lorsque les circonstances de la mission et les exigences de l'ordre et de la sécurité publics le justifient, sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de l'espace aérien.

Art. 2. – 1° Un aéronef télépiloté qui circule sans personne à bord est dit évoluer « en vue » lorsqu'il vole à une distance du télépilote telle que celui-ci conserve une vue directe sur ledit aéronef lui permettant de prévenir les collisions par application des règles de l'air. Dans les autres cas, il est dit circuler « hors vue ».

2° Un aéronef qui circule sans personne à bord est dit évoluer « à proximité d'une infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage » lorsqu'il évolue au-dessus des hauteurs définies à l'annexe II au présent arrêté dans le voisinage des infrastructures mentionnées à cette annexe et destinées à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs ; dans les autres cas, il est dit circuler « hors infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage ».

3° Un aéronef qui circule sans personne à bord est dit évoluer « hors zone peuplée » lorsque l'aéronef ne survole pas de rassemblement d'animaux, ni de rassemblement de personnes ni d'agglomération figurant sur les cartes aéronautiques en vigueur diffusées par le service d'information aéronautique à l'échelle 1/500 000 ou, à défaut, à l'échelle 1/250 000.

Art. 3. – 1° Les activités d'aéromodélisme et les activités particulières pour lesquelles l'aéronef qui circule sans personne à bord est télépiloté et évolue en vue de jour sont conduites conformément aux prescriptions de l'article 4 ci-dessous.

2° Les activités particulières pour lesquelles l'aéronef qui circule sans personne à bord est télépiloté et circule hors vue de jour sont conduites conformément aux prescriptions de l'article 5 ci-dessous.

3° Les activités des aéronefs qui circulent sans personne à bord n'entrant pas dans le champ d'application des alinéas 1° et 2° ci-dessus sont conduites à l'intérieur d'espaces aériens permettant une ségrégation entre ces aéronefs et les autres usagers aériens, dans les conditions prévues à l'article 6 ci-dessous.

Art. 4. – 1° Pour l'application du 1° de l'article 3 ci-dessus, l'aéronef télépiloté évolue hors zone peuplée, sauf autorisation du préfet de département délivrée après avis du service de la défense et de la direction

interrégionale de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétents, et peut être utilisé à une hauteur inférieure aux hauteurs minimales de vol définies par les règles de l'air, sous réserve qu'il n'en résulte pas un risque manifeste de dommage à autrui.

2° Les activités prévues au 1° ci-dessus sont, dans les cas suivants, portées préalablement à la connaissance de la direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente qui les présente aux comités régionaux de gestion de l'espace aérien concernés pour accord :

(i) lorsque ces activités sont pratiquées au sein d'associations d'aéromodélisme ;

(ii) lorsqu'elles nécessitent une hauteur de vol supérieure à 150 mètres au-dessus de la surface ou à 50 mètres au-dessus d'un obstacle artificiel de plus de 100 mètres ; dans ce cas, le responsable de l'activité doit fournir les éléments justifiant ce besoin et les dispositions et précautions particulières encadrant l'activité.

3° Lorsque les évolutions prévues au 1° ci-dessus se situent dans l'emprise d'un aérodrome, ou à proximité d'une infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage, les conditions d'exécution des activités correspondantes et les éventuelles dérogations aux prescriptions du présent arrêté font l'objet d'un protocole entre le responsable de l'activité et le service de la navigation aérienne rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome, à défaut le prestataire du service d'information de vol d'aérodrome, à défaut l'exploitant de l'infrastructure.

4° Lorsque les évolutions prévues au 1° ci-dessus interfèrent avec un espace aérien contrôlé ou une zone réglementée, dangereuse ou interdite, les conditions d'exécution des activités correspondantes et les éventuelles dérogations aux prescriptions du présent arrêté font l'objet d'un protocole entre, d'une part, le responsable de l'activité et, d'autre part, le service de la défense ou le service de la navigation aérienne territorialement compétent pour rendre les services de la circulation aérienne dans la portion d'espace aérien concernée, le cas échéant les deux services, à défaut le prestataire du service d'information de vol d'aérodrome, à défaut le service de la défense et la direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétents.

5° Les protocoles prévus aux 3° et 4° ci-dessus sont approuvés par le service de la défense et la direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétents. Pour l'application de ces prescriptions, les protocoles conclus avant l'entrée en vigueur du présent arrêté font l'objet d'une approbation au plus tard le 31 décembre 2015.

Art. 5. – 1° Pour l'application du 2° de l'article 3 ci-dessus :

(i) le vol n'interfère avec aucun espace aérien contrôlé ni zone réglementée, dangereuse ou interdite ;

(ii) l'aéronef télépiloté circule à plus de 15 kilomètres du point de référence de tout aérodrome équipé d'une procédure aux instruments, à plus de 3,5 kilomètres du point de référence de toute aire d'approche finale ou de décollage, à plus de 2,5 kilomètres du point de référence de toute plate-forme destinée à être utilisée de façon permanente par des aéronefs ultralégers motorisés et à plus de 5 kilomètres du point de référence de tout autre aérodrome ;

(iii) le vol est conduit hors zone peuplée ;

(iv) la hauteur de vol est inférieure à 50 mètres au-dessus du sol ou des obstacles artificiels.

2° L'aéronef est alors utilisé conformément aux règles de vol à vue applicables aux avions, à l'exception de celles relatives aux hauteurs minimales de vol.

3° La limitation de hauteur de vol prévue au 1° (iv) ci-dessus est portée à 150 mètres lorsque l'aéronef a une masse maximale au décollage inférieure à 2 kilogrammes et dispose d'une autorisation particulière délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 6. – 1° Les demandes de création d'espace aérien prévues à l'alinéa 3 de l'article 3 ci-dessus sont soumises à la direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente, qui les transmet pour avis aux comités régionaux de gestion de l'espace aérien.

2° La liste des types d'espaces aériens utilisables pour ségréguer des autres usagers une activité mettant en œuvre un aéronef qui circule sans personne à bord figure en annexe I au présent arrêté.

3° Les conditions d'exécution des activités correspondantes et les éventuelles dérogations aux prescriptions du présent arrêté font l'objet d'un protocole entre le responsable de l'activité et le service de la défense et la direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétents.

Art. 7. – Les activités des aéronefs télépilotés visées au 2° de l'article 4 ci-dessus sont portées à la connaissance des usagers aériens par la voie de l'information aéronautique.

Art. 8. – Les conditions d'application du présent arrêté aux aéronefs relevant de la compétence du ministre de la défense et des anciens combattants et évoluant en circulation aérienne militaire sont définies par instruction du directeur de la circulation aérienne militaire.

Art. 9. – L'arrêté du 21 décembre 2009 relatif aux conditions d'insertion et d'évolution dans l'espace aérien des aéronefs civils ou de la défense non habités est abrogé.

Art. 10. – Le directeur du transport aérien et le directeur de la circulation aérienne militaire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 11 avril 2012.

Le ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général
de l'aviation civile,
P. GANDIL

Le ministre de la défense
et des anciens combattants,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur de la circulation
aérienne militaire,
P. ADAM

ANNEXES

ANNEXE I

LISTE DES TYPES D'ESPACES AÉRIENS PERMETTANT UNE SÉGRÉGATION DES ACTIVITÉS CONDUITES AVEC DES AÉRONEFS SANS PERSONNES À BORD

1. Activités à titre permanent :
– zones réglementées, à l'exclusion des zones dites à « pénétration après contact radio » ;
– zones dangereuses après étude spécifique réalisée au cas par cas ;
– zones interdites ;
– zones de ségrégation temporaire et zones de ségrégation temporaire transfrontalières ;
– certaines zones de contrôle et régions de contrôle terminales associées aux aérodromes de la défense, pour les seuls aéronefs d'Etat.

2. Activités à titre temporaire :
– zones réglementées temporaires ;
– zones dangereuses temporaires (exclusivement au-dessus de la haute mer) ;
– zones interdites temporaires.

ANNEXE II

Pour l'application de l'alinéa 2 de l'article 2 ci-dessus, la présente annexe définit les critères selon lesquels le vol d'un aéronef qui circule sans personne à bord est qualifié de vol « à proximité d'une infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage », lorsque l'aéronef évolue dans le voisinage :
– d'une piste ; ou
– d'une plate-forme destinée à être utilisée par des aéronefs ultralégers motorisés de façon permanente ou pour une activité rémunérée, ou d'une aire d'approche finale et de décollage telle que définie dans l'arrêté du 29 septembre 2009 modifié relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal.

Les critères définis par la présente annexe ne s'appliquent pas au-delà des limites de la zone de contrôle de l'aérodrome lorsque celui-ci en est pourvu.

Les hauteurs sont mentionnées par rapport à l'altitude de référence de l'infrastructure.

Lorsque l'aérodrome est équipé de plusieurs pistes ou aires d'approche finale et de décollage, les restrictions associées à chacune de ces pistes ou aires sont prises en compte, sauf si l'opérateur a toutes les garanties qu'elles ne seront pas utilisées durant l'ensemble du vol prévu.

Cas 1 : hauteurs de vol à proximité d'une piste non équipée de procédure aux instruments et dont la longueur est strictement inférieure à 1 200 mètres.

Lorsque la distance de l'aéronef à la droite support de l'axe de piste, notée « DA », ou lorsque la distance à la droite perpendiculaire à l'axe de piste passant par le centre de celle-ci, est supérieure ou égale à 5 kilomètres, l'aéronef évolue hors infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage. Dans les autres cas, l'aéronef évolue hors infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage lorsque sa hauteur de vol est inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

	0 km ≤ DA < 0,5 km	0,5 km ≤ DA < 3,5 km	3,5 km ≤ DA < 5 km
Hauteur	0 m	45 m	100 m

Cas 2 : hauteurs de vol à proximité d'une piste équipée d'une ou plusieurs procédures aux instruments ou dont la longueur est supérieure à 1 200 mètres.

Lorsque la distance de l'aéronef à la droite support de l'axe de piste, notée « DA », est supérieure ou égale à 10 kilomètres, ou lorsque la distance à la droite support du seuil de piste physique le plus proche est supérieure ou égale à 15 kilomètres, l'aéronef évolue hors infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage. Dans les autres cas, l'aéronef évolue hors infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage lorsque sa hauteur de vol est inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

	$0 \leq DA < 2,5$ km	$2,5$ km $\leq DA < 5$ km	5 km $\leq DA < 8$ km	8 km $\leq DA < 10$ km
Hauteur	0 m	30 m	60 m	100 m

Cas 3 : hauteurs de vol à proximité d'une aire d'approche finale ou de décollage.

Lorsque la distance de l'aéronef au centre de l'aire d'approche finale et de décollage, notée « DC », est supérieure ou égale à 3,5 kilomètres, l'aéronef évolue hors aire d'atterrissage ou de décollage. Dans les autres cas, l'aéronef évolue hors infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage lorsque sa hauteur de vol est inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DC :

	$0 \leq DC < 1$ km	1 km $\leq DC < 2,5$ km	$2,5$ km $\leq DC < 3,5$ km
Hauteur	0 m	45 m	100 m

Cas 4 : hauteurs de vol à proximité d'une plate-forme destinée à être utilisée par des aéronefs ultralégers motorisés de façon permanente ou pour une activité rémunérée.

Lorsque la distance de l'aéronef à la droite support de l'axe de piste, notée « DA », ou lorsque la distance de l'aéronef à la droite perpendiculaire à l'axe de piste passant par le centre de celle-ci, est supérieure ou égale à 2,5 kilomètres, l'aéronef évolue hors infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage. Dans les autres cas, l'aéronef évolue hors infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage lorsque sa hauteur de vol est inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

	$0 \leq DA < 0,5$ km	$0,5$ km $\leq DA < 1,5$ km	$1,5$ km $\leq DA < 2,5$ km
Hauteur	0 m	30 m	90 m