

# Nouvel arrêté espace 2026 pour les vols de drones en France : il est publié !

François HERRY

François HERRY

Publié le 26 déc. 2025

Certains n'y croyaient pas. D'autres ne l'attendaient plus. Il arrive sur le tard, beaucoup trop tard même, car son absence et sa légende ont suscitées beaucoup d'énerverments et de questionnements par les télépilotes qui opéraient jusqu'à présent en catégorie spécifique S3 (en zone peuplée, au-dessus de l'espace public en agglomération) avec des drones qui n'étaient pas de classe C5. Il va également générer de l'énerverment chez les télépilotes qui ont préféré ne pas attendre ce "vieux serpent de mer", et qui ont fait ce qu'il fallait pour pouvoir continuer à voler en espace public en agglomération en 2026, c'est à dire investir beaucoup d'argent dans une mise à niveau de leur formation (CATT vers CATS, S3 vers STS01) et dans leur matériel (achat de drones de classe C5, qui valent un petit billet...).

Décortiquons ensemble ce texte de loi, découvrons ses nouveautés (bonnes ou mauvaises), et ce qui n'a pas changé. Les passages en jaune indiquent les changements entre l'ancien arrêté espace, et l'arrêté espace modifié pour 2026 :

L'arrêté modifiant l'arrêté espace a été signé le 26/12/2025. Il est disponible en ligne ici

: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000053166739>

**La mise en vigueur de ces modifications est définie au 01/01/2026.**

**Publics concernés : exploitants de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.**

**Objet :** utilisation de l'espace aérien par les exploitants de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.

**Entrée en vigueur :** le 01 janvier 2026.

**Notice :** le présent arrêté fixe les modalités d'utilisation de l'espace aérien par les exploitants de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.

**Références :** le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance – <https://legifrance.gouv.fr>.

#### **Article 1 : Objet et champ d'application :**

- Sont concernés **tous les exploitants de drone en France** dans leur utilisation de l'espace aérien ;
- **Ne sont pas concernés par cet arrêté** : les vols de ballons captifs, les cerfs-volants, les fusées, et les drones volant en Circulation Aérienne Militaire (qui ont une réglementation propre).

#### **Article 1**

##### Objet et champ d'application

Le présent arrêté fixe les dispositions relatives à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord.

Ces dispositions ne s'appliquent toutefois ni aux ballons captifs, ni aux cerfs-volants, ni aux fusées, ni aux aéronefs sans équipage à bord évoluant selon les règles de la circulation aérienne militaire.

## **Article 2 : définitions :**

- Les définitions des règlements UE 2019/947 et 2019/945 sont pleinement applicables ;
- **La notion de « zone peuplée » reste inchangée** par rapport aux réglementations précédentes :

*Un aéronef sans équipage à bord est dit évoluer en « zone peuplée » lorsqu'il évolue :*

1. *au sein ou à une distance horizontale inférieure à 50 mètres d'une 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 ou à l'échelle 1/100 000 ou de toute agglomération lorsque de telles cartes n'existent pas ; ou*
2. *à une distance horizontale inférieure à 150 mètres d'un rassemblement de personnes.*

## Article 2

### Définitions

Aux fins du présent arrêté :

- 1° Les définitions de l'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 susvisé et de l'article 3 du règlement délégué (UE) 2019/945 susvisé s'appliquent ;
- 2° un « télépilote » est un « pilote à distance » défini à l'alinéa 27) de l'article 3 du règlement délégué (UE) 2019/945 susvisé ;
- 3° Une « association d'aéromodélisme » est une « association ou club d'aéromodélisme » défini à l'alinéa 10) de l'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 susvisé ;
- 4° Les catégories d'exploitations d'aéronefs sans équipage à bord « ouverte », « spécifique » et « certifiée » sont définies, respectivement, aux articles 4, 5 et 6 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 susvisé ;
- 5° Dans le cadre du survol d'un département par un aéronef sans équipage à bord, les termes “préfet territorialement compétent” désignent, à Paris, le préfet de police ou le préfet de département pour les autres départements ;
- 6° Dans le cadre du survol de la mer territoriale et des eaux intérieures par un aéronef sans équipage à bord, les termes “préfet territorialement compétent” désignent le préfet maritime territorialement compétent ;
- 7° Un aéronef sans équipage à bord est dit évoluer en “zone peuplée” lorsqu'il évolue :
  - « i. Au sein ou à une distance horizontale inférieure à 50 mètres d'une 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 ou à l'échelle 1/100 000 ou de toute agglomération lorsque de telles cartes n'existent pas ; ou
  - « ii. A une distance horizontale inférieure à 150 mètres d'un rassemblement de personnes. »

- **Remarque personnelle** : en pratique, il faudrait que ce soit 50m de toute agglomération, qu'elle apparaisse sur une carte ou non. Il serait, de mon point de vue, plus judicieux d'indiquer « *au sein ou à une distance horizontale inférieure à 50m de toute agglomération* », et de préciser la définition de l'agglomération (celle du code de l'urbanisme semble appropriée, impliquant la notion essentielle de « *continuité dans le tissu urbain* »). Je l'ai proposé à la DGAC, cela n'a pas été retenu.

### **Article 3 : Dispositions générales (s'applique à la catégorie ouverte et à la catégorie spécifique) :**

- Modifications mineures ;
- **La possibilité de voler de nuit : pas de changements** par rapport à la réglementation précédente (*uniquement en STS01, avec un drone d'une masse inférieure à 8kg, à une hauteur inférieure à 50m, équipé un dispositif de signalement lumineux conforme à la réglementation, dans une zone suffisamment éclairée pour permettre de voir les tierces personnes qui pourraient se trouver dans la zone d'évolution du drone, ou alors dans un espace aérien ségrégué*).
- **NEW** : Possibilité pour les télépilotes malentendants, malvoyants ou en immersion de se faire assister pour répondre aux modalités de détection visuelle et auditive en vue d'éviter tout rapprochement avec des aéronefs habités.
- **Remarque personnelle** : Il est surprenant que les notions de S1 et S3 aient été conservées dans cet article... (à noter tout de même que les drones d'État vont continuer à pouvoir voler dans un scénario S3). Je l'ai notifié à la DGAC, mais cela n'a pas été modifié.

## Article 3

### Dispositions générales

1° Les aéronefs sans équipage à bord sont exploités de manière à ce qu'il n'en résulte pas un risque de dommage aux autres aéronefs.

2° (réservé).

3° Sans préjudice des dispositions de l'article 8, un aéronef sans équipage à bord n'évolue pas de nuit au sens du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et de l'arrêté du 11 décembre 2014 susvisés, sauf :

« i. A l'intérieur d'une portion d'espace aérien mentionnée à l'annexe III selon des modalités qui permettent d'assurer une ségrégation d'activité entre cet aéronef et les autres usagers aériens ; ou  
« ii. Si les conditions suivantes sont réunies :

« - l'aéronef évolue à une hauteur de vol inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface ;

« - la masse de l'aéronef est inférieure à 8 kilogrammes ;

« - l'aéronef évolue dans les conditions du scénario STS-01 défini au chapitre 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2019/947 susvisé et des scénarios S1 et S3 définis au paragraphe 1.1 de l'annexe de l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standard nationaux et fixant les conditions applicables aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 susvisé ;

« - sans préjudice des exemptions prévues par les dispositions de l'article R. 20-29-6 du code des postes et des communications électroniques, l'aéronef est équipé d'un dispositif de signalement lumineux respectant les spécifications mentionnées aux alinéas 1° et 2° de l'article 5 de l'arrêté du 27 décembre 2019 définissant les caractéristiques techniques des dispositifs de signalement électronique et lumineux des aéronefs circulant sans personne à bord ; ou

« iii. Dans le cadre d'une exploitation pratiquée au sein d'associations d'aéromodélisme sur une localisation d'activité dont la publication à l'information aéronautique prévoit l'exploitation de nuit, le cas échéant sous certaines conditions ; »

4° Le télépilote d'un aéronef sans équipage à bord évoluant en vue directe détecte visuellement et de façon auditive tout rapprochement d'aéronef. **Le télépilote peut se faire assister par un tiers pour répondre à ces modalités de détection.** Il cède le passage à tout aéronef habité et applique vis-à-vis des autres aéronefs sans équipage à bord les dispositions de prévention des abordages prévues par les règles de l'air annexées au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 susvisé.

5° Lorsqu'un aéronef sans équipage à bord évolue hors vue, il est utilisé hors des nuages, sauf lorsqu'il évolue à l'intérieur d'une portion d'espace aérien mentionnée à l'annexe III selon des modalités assurant une ségrégation d'activités entre cet aéronef et les autres usagers aériens.

6° Les demandes de localisation d'activité et d'accord des comités régionaux de gestion de l'espace aérien requis en application des dispositions des articles 5 et 7 du présent arrêté sont adressées au service de l'aviation civile territorialement compétent par le responsable de l'activité en utilisant le formulaire CERFA n° 15478 intitulé « Demande de localisation d'activité ou d'accord des comités régionaux de gestion de l'espace aérien », disponible auprès du ministre chargé de l'aviation civile (direction générale de l'aviation civile) sur le site [www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr) et publié sur le site [www.service-public-pro.fr](http://www.service-public-pro.fr).

#### **Article 4 : Restrictions et interdictions de survol (s'applique à la catégorie ouverte et à la catégorie spécifique) :**

- **Pas de changements** pour les vols en **zones P/R/D** (espaces aériens à statuts particuliers qui apparaissent sur les cartes OACI) par rapport à la précédent réglementation (**pas de vols en zone P** (sauf si la publication aéronautique le permet, et sauf dérogation), **pas de vols en zone R ou D** (sauf si la publication aéronautique le permet, ou avec l'accord du gestionnaire)) ;
- **Pas de changements** en ce qui concerne les vols au-dessus des **installations qui portent une marque distinctive d'interdiction de survol**, sauf si le gestionnaire a donné son accord ;
- **Pas de changements** pour les vols à **proximité des aérodromes** (vols toujours interdits dans le voisinage des infrastructures aéronautique, sauf avec l'accord de l'ATC, de l'agent AFIS de l'aérodrome, ou de l'exploitant de l'aérodrome) ;

- **Protocole toujours obligatoire** si le drone **vole en hors vue** dans une zone R ou D, dans une CTR, ou dans le voisinage des infrastructures aéronautique ;
- **Remarque personnelle 1** : depuis 2012, des vols de drones se font en zone P/ZIT après accord du gestionnaire / CAPCODA (anciennement CNOA), CECLANT (P112), ou la PPP (Préfecture de Police de Paris pour la P23). Il aurait peut-être été judicieux de rajouter au 1<sup>o</sup> : « , ou avec l'accord du gestionnaire de la zone lorsque le gestionnaire est désigné par l'information aéronautique ». Je l'ai proposé à la DGAC, cela n'a pas été retenu.
- **Remarque personnelle 2** : est-il encore nécessaire de ne pas autoriser les vols de drones en zones D ? N'importe quel vol VFR peut y voler sans autorisation ou coordination. Alors pourquoi pas les drones ? Quitte à les restreindre à une hauteur de 50m pour commencer... Je l'ai proposé à la DGAC, cela n'a pas été retenu.

## **Article 4**

### Restrictions et interdictions de survol

1° Les aéronefs sans équipage à bord n'évoluent pas à l'intérieur des zones interdites au sens du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 susvisé, sauf lorsqu'ils respectent les conditions de pénétration publiées.

2° Les aéronefs sans équipage à bord n'évoluent pas à l'intérieur d'une zone réglementée ou dangereuse **au sens du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 susvisé**, sauf lorsque la publication d'information aéronautique l'autorise explicitement ou avec l'accord du gestionnaire de la zone lorsque le gestionnaire est désigné par l'information aéronautique.

3° Les dispositions relatives aux hauteurs minimales de survol prévues par l'arrêté du 11 décembre 2014 susvisé ne s'appliquent pas aux aéronefs sans équipage à bord. Toutefois, ceux-ci se conforment aux interdictions et restrictions de survol publiées par la voie de l'information aéronautique, notamment en ce qui concerne les établissements portant des marques distinctives d'interdiction de survol à basse altitude, sauf lorsque l'exploitant de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord a reçu l'autorisation du gestionnaire de cet établissement.

4° L'aéronef sans équipage à bord évolue hors du voisinage des infrastructures destinées à l'atterrissement ou au décollage selon les dispositions de l'annexe I et hors de l'emprise d'un aérodrome, sauf avec l'accord de l'organisme fournissant le service de contrôle de la circulation aérienne sur l'aérodrome, à défaut, du prestataire du service d'information de vol de l'aérodrome, à défaut, de l'exploitant de l'aérodrome.

5° Les accords mentionnés aux 2° et 4° ci-dessus peuvent être subordonnés à l'établissement d'un protocole entre l'entité les délivrant et l'exploitant de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord définissant les conditions d'évolution de l'aéronef. L'établissement d'un protocole d'accord est obligatoire lorsque l'aéronef évolue hors vue.

## **Article 5 : Vols en catégorie ouverte (A1/A2/A3), ou au sein d'une association d'aéromodélisme**

- **Exploitants amateurs** : vol **interdit au-dessus de l'espace public en agglomération**, sauf en des lieux désignés par le Préfet de manière permanente ;
- **NEW** : Exploitants professionnels :
  1. **Vols en « espace public en agglomération »** : les conditions sont celles qui s'appliquent aux vols en catégorie spécifique en zone peuplée, c'est-à-dire avec une **déclaration préfectorale de 10 jours ouvrables** ;
  2. **Vols au-dessus de l'espace public des agglomérations qui ne répondent pas aux critères de la « zone peuplée »** (cercles blancs sur les cartes aéronautiques, ou agglomérations absentes des cartes aéronautiques) : **pas de notification préfectorale préalable**.
- Vols en **secteurs d'entraînement militaires actifs** (SETBA/VOLTAC/SEBAH) : **rien ne change par rapport à la réglementation précédente** (hauteur de vol non restreinte (dans la limite de 120m de distance par rapport au point le plus proche de la surface de la Terre), et notification obligatoire pour les exploitations de drones d'une masse supérieure ou égale à 900gr) ;
- Vols en **espace aérien contrôlé (CTR)** : **rien ne change par rapport à la réglementation précédente** (autorisation nécessaire du gestionnaire pour tout vol à une hauteur supérieure ou égale à 50m, et dans tous les cas pour les vols dans les CTR listées à l'annexe II de l'arrêté (les CTR du Ministère des Armées)) ;
- Les dispositions relatives aux vols en **association d'aéromodélisme** restent **inchangées** ;
- **Remarque personnelle1 : sur le 1° ii** : il semble qu'il y ait eu une dérive sur ce point. En effet, cette phrase permet au Préfet de désigner, de sa propre initiative, un lieu (ou des lieux) où des vols en catégorie ouverte peuvent se faire, au-dessus de l'espace public en agglomération. Mais des télépilotes ont utilisé le peu de précision de cet article pour faire croire aux Préfets qu'ils pouvaient leur donner des autorisations à leur demandes particulières et ponctuelles de vols en catégorie ouverte au-dessus de l'espace public en agglomération. On se retrouve par conséquent avec des vols amateurs en catégorie ouverte en espace public en agglomération avec la bénédiction de certaines préfectures peu regardantes sur l'arrêté espace. J'avais proposé à la DGAC l'ajout suivant : "*en des lieux où le préfet territorialement compétent autorise de manière permanente les exploitations relevant de la catégorie ouverte ou de celles pratiquées au sein d'associations*

d'aéromodélisme. **Ces autorisations ne s'appliquent pas aux demandes particulières et ponctuelles** », mais cela n'a pas été retenu.

- **Remarque personnelle 2 :** Concernant les CTR, il est surprenant que l'article 5\_3°\_ii parle d'une hauteur "**supérieure ou égale**" à 50 mètres, et que dans l'article 7, dans la même situation, il soit fait mention d'une hauteur "**supérieure**" à 50 mètres. Cela n'est pas cohérent....

## Article 5

Exploitation de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord relevant de la catégorie ouverte ou pratiquée au sein d'associations d'aéromodélisme

1° L'aéronef n'évolue pas au-dessus de l'espace public en agglomération, sauf :

- i. dans le cadre de l'activité professionnelle de son exploitant. En outre, en zone peuplée, de telles exploitations sont soumises aux dispositions du 1° de l'article 6 ; ou
- ii. en des lieux où le préfet territorialement compétent autorise les exploitations relevant de la catégorie ouverte ou de celles pratiquées au sein d'associations d'aéromodélisme.

2° À l'intérieur des portions d'espace aérien mentionnées au 1° de l'annexe II lorsque celles-ci sont actives au sens du 2° de cette même annexe, tous les vols des aéronefs dont la masse est supérieure à 900 grammes sont soumis à notification préalable selon des modalités définies par décision conjointe du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense et publiées sur le site [www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr).

3° Sans préjudice des dispositions du 4° de l'article 4, sont soumises à l'accord préalable de l'organisme fournissant le service du contrôle de la circulation aérienne :

- i. Les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés listés au 3° de l'annexe II, et ;
- ii. Les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés autres que ceux listés au 3° de l'annexe II à une hauteur supérieure ou égale à 50 mètres au-dessus de la surface.

Cet accord peut être subordonné à l'établissement d'un protocole entre l'organisme et le responsable de l'exploitation définissant les conditions d'évolution des aéronefs.

4° Les activités pratiquées au sein d'associations d'aéromodélisme requièrent l'établissement préalable d'une localisation d'activité. Celle-ci fait l'objet d'une publication à l'information aéronautique qui précise notamment la hauteur maximale applicable aux évolutions des aéronefs utilisés dans le cadre de l'activité concernée.

Lorsqu'une activité est pratiquée au sein d'une association d'aéromodélisme, l'aéronef évolue à une hauteur inférieure à 120 mètres au-dessus de la surface.

Toutefois cette hauteur est portée à 150 mètres au-dessus de la surface lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- i. l'aéronef est équipé d'un dispositif de télémétrie permettant à tout moment au télépilote de connaître la hauteur du vol ;
- ii. le télépilote est assisté d'un observateur dans les conditions mentionnées au 4) du paragraphe UAS.OPEN.060 du règlement (UE) 2019/947 susvisé ;
- iii. le télépilote détient une attestation de formation délivrée par une association d'aéromodélisme selon un programme portant sur la réglementation applicable aux aéronefs sans équipage à bord utilisés dans le cadre d'associations d'aéromodélisme, sur l'usage des aéronefs sans équipage à bord en dehors des localisations d'activité, sur les risques associés à la proximité des autres usagers de l'espace aérien, sur la vérification et l'utilisation des équipements de télémétrie de l'aéronef, sur le contrôle de la hauteur de l'aéronef et les limites applicables, sur les modalités de coordination entre télépilote et observateur, et sur les procédures applicables en cas de détection d'un autre aéronef.

Les planeurs sans équipage à bord dont la masse est inférieure à 10 kilogrammes peuvent être exploités à une distance supérieure à 120 mètres du point de la surface le plus proche, à condition que le planeur sans équipage à bord ne soit jamais exploité à une hauteur supérieure à 120 mètres

## **Article 6 : Dispositions générales pour les vols en catégorie spécifique (STS01/STS02)**

- **NEW : Vols en zone peuplée** : le **préavis de déclaration à la préfecture passe de 5 jours ouvrables à 10 jours ouvrables**. Comme dans les précédentes réglementations, le Préfet peut restreindre ou interdire le vol ;
- Vols en **secteurs d'entraînement militaires actifs** (SETBA/VOLTAC/SEBAH) : rien ne change par rapport à la réglementation précédente (hauteur de vol non restreinte (dans la limite de 120m de distance par rapport au point le plus proche de la surface de la Terre), notification obligatoire pour les exploitations de drones d'une masse supérieure ou égale à 900gr) ;
- **Vols en hors vue** : **rien ne change** par rapport à la réglementation précédente : notification préalable obligatoire ;
- **Remarque personnelle** : Le préavis de 5 jours ouvrables était déjà critiqué par les télépilotes volant en catégorie spécifique : en cas de demande de prestation urgente en zone peuplée, cela les handicapait grandement. Avec un préavis de 10 jours, cela va être pire, et la pilule risque de ne pas passer... Cela a été notifié à la DGAC.

## **Article 6**

Dispositions générales relatives aux exploitations de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord autres que celles relevant de la catégorie ouverte ou que celles pratiquées au sein d'associations d'aéromodélisme

1° Les vols effectués en zone peuplée sont soumis à une déclaration préalable auprès du préfet territorialement compétent pouvant donner lieu à une interdiction ou une restriction de vol, sans préjudice, le cas échéant, du respect des conditions relevant d'une législation distincte mise en œuvre à des fins de sûreté publique. La déclaration est effectuée par les exploitants avec un préavis de **dix** jours ouvrables par voie électronique sur le portail internet mis en place à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile, ou au moyen du formulaire CERFA n° 15476 intitulé « déclaration préalable au vol en zone peuplée d'un aéronef circulant sans personne à bord » disponible auprès du ministre chargé de l'aviation civile (direction générale de l'aviation civile) sur le site [www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr) et publié sur le site [www.service-public-pro.fr](http://www.service-public-pro.fr).

2° Sont soumis à notification préalable :

- i. les vols des aéronefs évoluant hors vue, et ;
- ii. les vols des aéronefs dont la masse est supérieure à 900 grammes évoluant en vue directe à l'intérieur des portions d'espace aérien mentionnées au 1° de l'annexe II lorsque celles-ci sont actives au sens du 2° de cette même annexe.

Les modalités de notification sont définies par décision conjointe du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense et sont publiées sur le site [www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr).

## **Article 7 : Dispositions particulières pour les vols en vue réalisés en catégorie spécifique (STS01)**

- Pas de changements par rapport à la réglementation précédente.

- Vols en **espace aérien contrôlé (CTR)** : rien ne change par rapport à la réglementation précédente (autorisation nécessaire du gestionnaire pour tout vol à une hauteur supérieure à 50m, et dans tous les cas pour les vols dans les CTR listées à l'annexe II de l'arrêté (les CTR du Ministère des Armées)) ;
- **Remarque personnelle** : Concernant les CTR, il est surprenant que l'article 7\_2°\_ii parle d'une hauteur "**supérieure**" à 50 mètres, et que dans l'article 5\_3°\_ii, dans la même situation, il soit fait mention d'une hauteur "**supérieure ou égale**" à 50 mètres. Cela n'est pas cohérent....

## Article 7

Évolutions en vue directe dans le cadre d'exploitations de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord autres que celles relevant de la catégorie ouverte ou que celles pratiquées au sein d'associations d'aéromodélisme

1° Les activités permanentes, notamment celles ayant pour objet la formation des télépilotes, et toute exploitation nécessitant une hauteur de vol supérieure ou égale à 120 mètres au-dessus de la surface ou à 15 mètres au-dessus de l'obstacle artificiel de plus de 105 mètres de hauteur le plus élevé dans un rayon horizontal de 50 mètres sont soumises à l'accord préalable des comités régionaux de gestion de l'espace aérien.

2° Sans préjudice des dispositions du 4° de l'article 4, sont soumises à l'accord préalable de l'organisme fournissant le service de contrôle de la circulation aérienne :

- i. les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés listés au 3° de l'annexe II, et ;
- ii. les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés autres que ceux listés au 3° de l'annexe II effectuées à une hauteur supérieure à 50 mètres au-dessus de la surface.

Cet accord peut être subordonné à l'établissement d'un protocole d'accord entre l'organisme et le responsable de l'activité définissant les conditions d'évolution des aéronefs.

## **Article 8 : Dispositions particulières pour les vols hors vue réalisés en catégorie spécifique (STS02) :**

- Pas de changements par rapport à la réglementation précédente ;
- **Remarque personnelle 1 : article 8\_1° (1er tiret)** : cette disposition qui ne concernait que les vols en scénario national S2. Le STS02 n'a pas repris ces dispositions. Le S2 disparaissant fin 2025, la hauteur de vol <50m pour les drones > 2kg en STS02 n'a pas lieu d'être, sauf si l'arrêté espace l'impose en restriction purement française. Je l'ai notifié à la DGAC, cela n'a pas été retenu.
- **Remarque personnelle 2 : article 8\_1° (2ème tiret)** : "*au-dessus de la surface*" : Autant utiliser les bons termes, c'est-à-dire ceux employés par la réglementation européenne (« **à moins de 120 mètres du point le plus proche de la surface de la Terre** »). Le terme « *au-dessus de la surface* » renvoi vers une réglementation qui n'est plus en vigueur depuis un moment (arrêté espace de 2015). Cela éviterait une confusion dans la lecture qu'auront les télépilotes sur l'arrêté espace Vs le règlement UE 2019/947. Je l'ai proposé à la DGAC, cela n'a pas été retenu.

## **Article 8**

Évolutions hors vue dans le cadre d'exploitations de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord autres que celles relevant de la catégorie ouverte ou que celles pratiquées au sein d'associations d'aéromodélisme

1° L'aéronef évolue :

- à une hauteur inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface ou inférieure à 15 mètres au-dessus de la hauteur de l'obstacle artificiel de moins de 105 mètres de hauteur le plus élevé dans un rayon horizontal de 50 mètres ;

ou lorsque sa masse est inférieure à 2 kilogrammes,

- à une hauteur inférieure à 120 mètres au-dessus de la surface ou inférieure à 15 mètres au-dessus de la hauteur de l'obstacle artificiel de plus de 105 mètres de hauteur le plus élevé dans un rayon horizontal de 50 mètres.

2° Les dispositions du 1° ci-dessus ne s'appliquent pas lorsque l'aéronef évolue à l'intérieur d'une portion d'espace aérien mentionnée à l'annexe III selon des modalités assurant une ségrégation d'activité entre cet aéronef et les autres usagers aériens.

3° Sans préjudice des dispositions du 4° de l'article 4, les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés sont soumises à l'accord préalable de l'organisme fournissant le service de contrôle de la circulation aérienne. Cet accord fait l'objet d'un protocole entre l'organisme et le responsable de l'activité définissant les conditions d'évolution des aéronefs.

## **Article 9 : dérogations**

- Les vols SAR, de lutte contre les incendies, de douanes, de police ou de sécurité civile, réalisés dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci, **peuvent évoluer en dérogation aux dispositions du présent** arrêté lorsque les circonstances de la mission le justifient ;
- **Remarque personnelle 1 :** "*au-dessus de la surface*" : Autant utiliser les bons termes, c'est-à-dire ceux employés par la réglementation européenne (« **à moins de 120 mètres du point le plus proche de la surface de la Terre** »). Le terme « *au-dessus de la surface* » renvoi vers une réglementation qui n'est plus en vigueur depuis un moment (arrêté espace de 2015). Cela évitera une confusion dans la lecture qu'auront les télépilotes sur l'arrêté espace Vs le règlement UE 2019/947. Je l'ai proposé à la DGAC, cela n'a pas été retenu ;
- **Remarque personnelle 2 : article 9\_4° :** Ajouter « **par rapport au point le plus proche de la surface de la Terre** », conformément au règlement UE 2019/947. Cela évite les interrogations du genre « *120m par rapport au point de décollage ?* », « *120m par rapport à la surface ?* », « *120m par rapport au point le plus proche de la surface de la Terre ?* » que se posent très souvent les télépilotes. Je l'ai proposé à la DGAC, cela n'a pas été retenu.

## **Article 9**

### Dérogations

Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions du 1° de l'article 3.

1° Les aéronefs sans équipage à bord utilisés dans le cadre de missions de recherche et de sauvetage, de lutte contre l'incendie, de douane, de police ou de sécurité civile ou activités analogues sous le contrôle et la responsabilité de l'État, entreprises dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci, peuvent évoluer en dérogation aux dispositions du présent arrêté lorsque les circonstances de la mission le justifient. Dès lors que de telles évolutions ont lieu à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé, les exploitants les notifient à l'organisme y fournissant le service du contrôle de la circulation aérienne.

2° Lorsque les évolutions prévues au 1° ci-dessus s'effectuent à une hauteur supérieure à 120 mètres au-dessus de la surface ou à 15 mètres au-dessus d'un obstacle artificiel de plus de 105 mètres de hauteur le plus élevé dans un rayon horizontal de 50 mètres, des mesures particulières sont mises en œuvre pour assurer leur compatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

3° Des dérogations aux conditions d'évolution de nuit visées au 3° de l'article 3 ou aux exigences relatives aux hauteurs maximales d'évolution visées au 1° de l'article 8 peuvent être accordées par le préfet territorialement compétent, après avis du service de l'aviation civile et du service de la défense territorialement compétents, le cas échéant sous réserve de la mise en œuvre de mesures particulières permettant d'assurer la compatibilité de la circulation de l'aéronef sans équipage à bord avec tous les autres aéronefs.

4° Les mesures particulières mentionnées au paragraphe précédent sont mises en œuvres pour toute dérogation aux hauteurs maximales d'évolution permettant des évolutions à une hauteur supérieure à 120 mètres.

## **Article 10 : abrogation**

- Pas de changements par rapport à la réglementation précédente.

## **Article 10**

### Abrogation

L'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord est abrogé.

## **Article 11 : Applicabilité**

- Cet arrêté est applicable dans les îles Wallis et Futuna, Polynésie française, Nouvelle-Calédonie, Saint-Barthélemy, et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

## **Article 11**

### **Applicabilité**

1° Les dispositions du présent arrêté, y compris ses annexes, sont applicables dans leur rédaction résultant de l'arrêté de l'arrêté du 23 décembre 2025 modifiant l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité en vertu de la loi organique n°99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie.

2° Pour l'application du présent arrêté dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, à l'annexe I, les mots : « l'arrêté du 29 septembre 2009 susvisé » sont remplacés par les mots : « l'arrêté du 9 décembre 2009 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres des îles Wallis et Futuna, de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal ».

3° Pour l'application dans les îles Wallis et Futuna du présent arrêté, aux articles 5, 6 et 9, les mots : « préfet territorialement compétent » sont remplacés par les mots : « préfet, administrateur supérieur des îles Wallis et Futuna ».

4° Pour l'application en Polynésie française du présent arrêté, aux articles 5, 6 et 9, les mots : « préfet territorialement compétent » sont remplacés par les mots : « haut-commissaire de la République en Polynésie française ».

5° Pour l'application en Nouvelle-Calédonie du présent arrêté, aux articles 5, 6 et 9, les mots : « préfet territorialement compétent » sont remplacés par les mots : « haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie ».

6° Pour l'application du présent arrêté à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, les références aux règlements de l'Union européenne sont remplacées par la référence au droit applicable en métropole en vertu de ces mêmes règlements.

## **Article 12 : mesures transitoires**

- Pas de changements par rapport à la réglementation précédente.
- **Remarque personnelle :** Il est surprenant que cet article ait maintenu la date du 01 janvier 2022. En effet, cette date étant dépassée depuis fort longtemps, elle n'a plus lieu d'être ici. Je l'ai notifié à la DGAC, cela n'a pas été retenu.

## **Article 12**

### Mesures transitoires

Les dispositions du 2° de l'article 5 s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022.

Jusqu'à cette date, à l'intérieur des portions d'espace aérien mentionnées au 1° de l'annexe II lorsque celles-ci sont actives au sens du 2° de cette même annexe, les aéronefs sans équipage à bord dont la masse est supérieure à 900 grammes évoluent à une hauteur inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface.

## **Article 13 : entrée en vigueur**

- Pas de changements par rapport à la réglementation précédente.

## **Article 13**

### Entrée en vigueur

Le présent arrêté entre en vigueur le 31 décembre 2020.

## **Annexe I : Vols à proximité des pistes d'aérodromes, des héliports, ou des pistes utilisées par les ULM :**

- **Pas de changements** par rapport à la réglementation précédente.

- **Remarque personnelle 1 :** Il y a un problème entre le point 2° et le point 1° : Le point 1° fait référence aux pistes « **strictement inférieures** à 1200m » ; Le point 2° fait référence aux pistes « **supérieures** à 1200m ». => **Quid des pistes qui font tout juste 1200m ?** Je l'ai notifié à la DGAC, cela n'a pas été retenu.
- **Remarque personnelle 2 :** Concernant les pistes ULM, il aurait été bien de clarifier le terme "*de façon permanente*". Une piste physiquement présente mais plus utilisée depuis un moment rentre-t-elle dans ce critère ? Je l'ai proposé à la DGAC, cela n'a pas été retenu.

## Annexe I

La présente annexe établit les exigences à respecter par les aéronefs sans équipage à bord lors de leurs évolutions à proximité :

- d'une piste ; ou
- d'une aire d'approche finale et de décollage telle que définie dans l'arrêté du 29 septembre 2009 susvisé ; ou
- d'une plate-forme destinée à être utilisée par des aéronefs ultralégers motorisés de façon permanente ou pour une activité rémunérée.

Lorsqu'une zone de contrôle ou une zone à utilisation obligatoire de radio est associée à un aérodrome, les exigences établies par la présente annexe pour les infrastructures de ce dernier ne s'appliquent pas au-delà des limites de cette zone, y compris en dehors de ses horaires d'activité publiés. Les hauteurs de vol mentionnées dans la présente annexe sont à considérer par rapport à l'altitude de référence de l'infrastructure concernée.

Lorsque l'aérodrome concerné est équipé de plusieurs pistes ou aires d'approche finale et de décollage, les exigences établies par la présente annexe s'appliquent pour chacune d'entre elles sauf si l'exploitant de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord a toutes les garanties qu'elles ne seront pas utilisées pour toute la durée prévue du vol.

1° L'aéronef évolue hors du voisinage d'une piste non équipée de procédure aux instruments et dont la longueur est strictement inférieure à 1 200 mètres, conformément aux dispositions suivantes :

- la distance de l'aéronef à la droite support de l'axe de piste, notée DA, ou à la droite perpendiculaire à l'axe de piste passant par le centre de celle-ci est supérieure ou égale à 5 kilomètres, ou

- l'aéronef évolue en vue directe de sorte que la distance DA soit au moins égale à 0,5 kilomètre et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

	$0,5 \text{ km} \leq \text{DA} < 3,5 \text{ km}$	$3,5 \text{ km} \leq \text{DA} < 5 \text{ km}$
Hauteur	50 m	100 m

- 2° L'aéronef évolue hors du voisinage d'une piste équipée d'une ou plusieurs procédures aux instruments ou dont la longueur est supérieure à 1 200 mètres, conformément aux dispositions suivantes :

- la distance de l'aéronef à la droite support de l'axe de piste, notée DA, ou à la droite support du seuil de piste physique le plus proche est supérieure ou égale à 10 kilomètres, ou

- l'aéronef évolue en vue directe de sorte que la distance DA soit au moins égale à 2,5 kilomètres et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

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

Toutefois, lorsque la piste n'est pas revêtue, l'aéronef évolue dans les conditions prévues au 1°.

- 3° L'aéronef évolue hors du voisinage d'une aire d'approche finale ou de décollage, conformément aux dispositions suivantes :

- 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, ou

- l'aéronef évolue en vue directe de sorte que la distance DC soit au moins égale à 1 kilomètre et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DC :

	$1 \text{ km} \leq \text{DC} < 2,5 \text{ km}$	$2,5 \text{ km} \leq \text{DC} < 3,5 \text{ km}$
Hauteur	50 m	100 m

4° L'aéronef évolue hors du voisinage d'une plate-forme destinée à être utilisée par des aéronefs ultralégers motorisés de façon permanente ou pour une activité rémunérée, conformément aux dispositions suivantes :

- la distance de l'aéronef à la droite support de l'axe de piste, notée DA, ou à la droite support du seuil de piste physique le plus proche est supérieure ou égale à 2,5 kilomètres, ou
- l'aéronef évolue en vue directe de sorte que la distance DA soit au moins égale à 0,5 kilomètre et à une hauteur de vol inférieure aux valeurs suivantes définies en fonction de la distance DA :

	$0,5 \text{ km} \leq \text{DA} < 1,5 \text{ km}$	$1,5 \text{ km} \leq \text{DA} < 2,5 \text{ km}$
Hauteur	30 m	100 m

## Annexe II : vols en CTR militaires et en secteurs d'entraînements militaires (SETBA/VOLTAC/SEBAH)

- **Rien ne change** par rapport à la réglementation précédente.
- Mise à jour de la liste des CTR, en ayant enlevé la CTR de Tours (qui n'est plus militaire) et la CTR de Chateaudun, et en ayant ajouté celle de Cazaux, nouvellement créée.
- **Remarque personnelle** : dans le 1°, la mention de l'article 12 n'a plus lieu d'exister vu que la date qui y est mentionnée est dépassée. L'article 12 aurait dû être supprimé... Je l'ai proposé à la DGAC, cela n'a pas été retenu.

## **Annexe II**

1° Les portions d'espace aérien visées au 2° de l'article 5, au 2° de l'article 6 et à l'article 12 sont celles publiées à la partie ENR 5.3.1.3 de la publication d'information aéronautique (AIP) française ;

2° Les portions d'espace aérien visées au 1° ci-dessus sont actives du lundi au vendredi et hors jours fériés, aux horaires indiqués, le cas échéant, dans les publications visées ci-dessus. Toutefois, le secteur d'entraînement basse altitude des hélicoptères de Sainte-Léocadie publié à la partie ENR 5.3.1.3 peut être actif tous les jours à l'exception du dimanche.

3° Espaces aériens contrôlés visés au 3° de l'article 5 et au 2° de l'article 7 :

CTR AVORD

CTR BRICY

**CTR CAZAUX**

CTR COGNAC

CTR ÉTAIN

CTR ÉVREUX

CTR HYÈRES

CTR ISTRES

CTR LANDIVISIAU

CTR LANVÉOC

CTR LORIENT

CTR LUXEUIL

CTR MARSAN

CTR OCHEY

CTR ORANGE

CTR SAINT-DIZIER

CTR SALON

CTR VILLACOUBLAY

Les caractéristiques des espaces aériens contrôlés listés ci-dessus, notamment leurs limites géographiques latérales et verticales ainsi que leur classe d'espace, sont publiées dans la partie Aérodrome (AD), AD 2.17 Espaces ATS de chaque aérodrome concerné de la publication d'information aéronautique (AIP) France.

Cette information est disponible au format numérique sur le site du service de l'information aéronautique (SIA), à l'adresse électronique suivante : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>.

### **Annexe III : vols en espace aérien ségrégué**

- **Rien ne change** par rapport aux réglementations précédentes.

#### **Annexe III**

Les structures d'espace aérien suivantes sont utilisées pour permettre la ségrégation d'activité mentionnée au 3<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup> de l'article 3 et au 2<sup>o</sup> de l'article 8 :

- zones réglementées, à l'exclusion des zones dites à « pénétration après contact radio » ;
- zones réservées temporairement (TRA) ;
- zones de ségrégation temporaire (TSA) ;
- pour les aéronefs sans équipage à bord d'État, zones de contrôle et régions de contrôle terminales gérées par un prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne relevant du ministre de la défense.

**Les nouveautés de ce nouvel arrêté espace sont donc focalisées sur quelques points :**

**Point 1 : Ouverture de l'espace public en agglomération aux vols en catégories ouverte A1/A2/A3, avec des drones de classe C0/C1/C2/C3, ou sans classe de moins de 250gr, dans le cadre de l'activité professionnelle de l'exploitant :**

1. Il n'est pas fait mention de comment sera précisément qualifiée cette "activité professionnelle". Cependant, la notice du CERFA 15476\*04 indique une liste de documents à fournir pour justifier de cet état ;
2. Il n'est pas non plus précisé si ces vols en catégorie ouverte au-dessus de l'espace public en agglomération devront appliquer une ZET (Zone d'Exclusion des Tiers) comme cela était obligatoire en scénario S3 ;
3. Il n'est pas mentionné non plus de niveau théorique minimal. On reste donc sur ce qu'impose la réglementation européenne : une attestation de formation A1/A3 pour l'usage des drones C1/C3/sans classe de plus de 250gr/C2 si le télépilote n'est pas titulaire du BAPD (vol en A3), un BAPD pour l'usage de drones C2 (vol en A2), et rien du tout pour les drones C0 ou sans classe de moins de 250gr ;
4. Pas de mentions sur une restriction d'usage de certains modèles de drones (certaines personnes affirmaient (sans sources) que les drones C0 ne seraient pas concernés par cette nouveauté).

Ce point est une bonne nouvelle pour les télépilotes qui avaient fait le pari d'attendre ce nouvel arrêté, et qui n'avaient pas encore investi dans une formation STS01 et dans un drone de classe C5 pour continuer à voler en espace public en agglomération. C'est aussi une bonne nouvelle pour les nouveaux télépilotes professionnels arrivant sur le marché, qui auront par conséquent un investissement beaucoup moins conséquent à réaliser.

Au contraire, ce point est une très mauvaise nouvelle pour les télépilotes qui ont préféré ne pas attendre pour être sûrs de pouvoir continuer à voler en espace public en agglomération, et qui ont investi une somme conséquente dans une formation STS01 et dans un drone de classe C5 (ou dans des kits C5, ou dans des transformations en atelier de drones C2 en C5). C'est également une mauvaise nouvelle pour les centres de formation qui vont perdre des parts de marché avec les nouveaux télépilotes qui n'investiront pas dans une formation STS.

D'un point de vue pratique, certains s'inquiètent de voir de nouveaux télépilotes professionnels arriver sur le marché des vols en espace public en agglomération sans avoir un bagage théorique convenable (savoir ce qu'est une zone R/D/P, une CTR, une ZET, sans connaître les obligations mentionnées dans les règlements UE, ....), et redoutent des vols réalisés de manière non conforme. D'autres s'inquiètent également d'une concurrence à la volée, avec des télépilotes déclarés professionnels via la création rapide d'une micro-entreprise, et qui pourraient brader les prix en volant avec un drone C0.

**Point 2 : Passage du délai de déclaration préfectorale de vol en zone peuplée de 5 jours ouvrables à 10 jours ouvrables, pour les vols en STS01 et pour les vols en catégorie ouverte A1/A2/A3.**

1. Le délai de 5 jours ouvrables était déjà une contrainte en scénario S3 (aléas météo difficilement maîtrisables, missions urgentes, ...) Le fait de le passer à 10 jours ouvrables va très fortement pénaliser les télépilotes professionnels vis à vis de leurs clients, surtout pour les plus pressés.
2. Le CERFA de déclaration de déclaration préfectorale 15476 a été modifié en y ajoutant une case "Impossibilité de respecter le préavis de 10 jours" afin de pouvoir éventuellement bénéficier d'un délai de déclaration plus court. Les modalités précises ne sont pas encore connues, et AlphaTango devra aussi être mis à jour sur cette possibilité dans les mois à venir.
3. Ce délai de déclaration ne s'applique pas aux vols A1/A2/A3 ou STS01 réalisés en agglomération située hors zone peuplée. Cela était déjà le cas avec les scénarios nationaux lors des vols dans les très petites agglomérations/repères de navigation (cercles blancs sur les cartes aéronautiques) où le vol pouvait se faire en S1, et par conséquent sans déclaration.



Vous savez tout, ou presque, à présent sur la mise à jour de l'arrêté espace. La DGAC devrait prochainement réaliser une nouvelle édition de ses guides, et AlphaTango ne manquera pas non plus de publier un bulletin d'information à ce sujet.

Si des précisions supplémentaires devaient être apportées par la DGAC ou via des textes réglementaires à venir, cet article sera modifié en conséquence.