

L'usage des drones civils enfin réglementé

Bref survol de l'arrêté royal du 10 avril 2016

Introduction

Les drones (ou « RPAS »¹) connaissent un essor sans précédent à la faveur d'évolutions technologiques récentes, notamment dans le domaine de la géolocalisation par GPS et de la transmission de données.

Autrefois réservés à un usage militaire, les drones ont désormais investi de multiples domaines de la vie civile² : topographie, inspection industrielle, livraison de colis, assistance médicale d'urgence, recherche agronomique, etc. La diversité des drones et de leurs usages semble illimitée³.

À ces applications commerciales ou industrielles s'est ajouté un usage récréatif, favorisé par la démocratisation des modèles les plus ludiques. Pour quelques dizaines d'euros, il est en effet déjà possible d'acquérir un drone capable d'atteindre des altitudes supérieures à 100 mètres et de filmer des vidéos en haute définition.

En Belgique, le secteur n'attendait plus, pour embrasser pleinement son expansion, qu'un cadre réglementaire adéquat. Jusqu'il y a peu, l'utilisation des drones était en effet circonscrite aux terrains de modélisme. Les applications précitées ne pouvaient être testées en conditions réelles qu'à la faveur de dérogations octroyées exceptionnellement par l'administration fédérale des transports aériens (D.G.T.A.)⁴.

Vu les enjeux en termes de sécurité⁵ et de vie privée, le projet de réglementation des drones civils a connu une très longue gestation. Un premier texte aurait dû être publié à la fin de l'année 2015, mais a connu un détour sinueux par la procédure européenne d'information dans le domaine des réglementations techniques⁶. La Commission a sollicité diverses adaptations techniques destinées à lever des obstacles présumés à la libre circulation des marchandises⁷.

Le texte amendé, élaboré en concertation avec le secteur, est devenu l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge. Il a été publié au *Moniteur* le 15 avril 2016⁸ et est entré en vigueur dix jours plus tard.

Cet arrêté s'inscrit dans un contexte normatif dont nous décrivons brièvement les contours (1). Nous aborderons ensuite le champ d'application de l'arrêté, qui comporte d'importantes limitations (2). Puis, nous exposerons le régime mis en place par l'arrêté, qui s'articule autour de plusieurs classes d'exploitation (3). Nous concluons enfin par quelques observations critiques (4).

1 Contexte normatif

A. Cadre international

Au niveau international, la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale est à l'origine de la création de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.). Il est admis que la Convention de Chicago s'applique tant aux aéronefs habités qu'aux drones⁹. Son article 8 vise d'ailleurs expressément les drones et dispose qu'« Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils ».

Toute norme européenne ou nationale doit s'inscrire dans le respect des principes et pratiques adoptés par l'O.A.C.I.

B. Cadre européen

En droit européen, c'est le règlement n° 216/2008 qui fixe certaines règles communes dans le domaine de l'aviation civile et qui met en place une agence européenne de la sécurité aérienne (A.E.S.A.)¹⁰. Ce règlement régit les drones ayant une masse supérieure à 150 kilos et conditionne leur usage à une autorisation de vol délivrée par l'A.E.S.A.

Il résulte de ce règlement qu'il revient à chaque État membre de réguler l'usage des drones d'une masse inférieure à 150 kilos. Cette répartition des compétences sur la base de la masse des aéronefs semble néanmoins en sursis.

Dans une communication du 8 avril 2014, la Commission a en effet indiqué que « L'Agence européenne de la sécurité aérienne (A.E.S.A.) est la mieux placée pour élaborer des règles communes, selon son processus de consultation. Sur le marché des RPAS, la distinction actuelle entre aéronefs très légers et aéronefs lourds doit être remise en question dans le cadre d'une politique de sécurité cohérente en matière de RPAS. À cet égard, le fait que le champ de compétence de l'A.E.S.A. soit limité aux aéronefs sans pilote de plus de 150 kg, sur la base de considérations traditionnelles en matière de navigabilité, est une délimitation arbitraire qui devrait être réexaminée »¹¹.

Le 7 décembre 2015, la Commission européenne a publié une proposition de règlement abrogeant et remplaçant le règlement n° 216/2008¹². La proposition suggère l'abandon du seuil de 150 kilos, au

(1) Les drones, c'est-à-dire les aéronefs sans pilote à bord, sont désignés sous de multiples appellations.

L'acronyme RPAS (pour *Remotely Piloted Aircraft System*) est celui préconisé par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les acronymes UAV (*Unmanned Aerial Vehicle*) et UAS (*Unmanned Aircraft System*) sont aussi fréquemment utilisés.

(2) P. BOUCHER, « Domesticating the Drone : The Demilitarisation of Unmanned Aircraft for Civil Markets », *Science and Engineering Ethics*, 2015, pp. 1393-1412.

(3) J.P. KESTELOOT, « Les drones, le droit aérien et le droit des assurances », *For. ass.*, 2015/4, pp. 67-68 ; M. WOUTERS, « Drones : de juridische toekomst voor onbemande vliegtuigsystemen », *C.J.*, 2016/1, pp. 12-13.

(4) *Cfr infra*.

(5) Plusieurs incidents impliquant des drones et des avions de ligne ont été recensés depuis 2015, et encore dernièrement le 18 avril 2016 (<http://www.lalibre.be/economie/libre-entreprise/quand-le-drone-menace-les-avions-commerciaux-5715117b35702a22d6828312> — consulté le 31 août 2016).

(6) Directive 98/34/CE du Parlement et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques, abrogée et remplacée par la directive 2015/1535/UE du Parlement et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information.

(7) N. GODIN, « Le projet d'arrêté royal réglementant l'utilisation des drones dans l'espace aérien belge au regard des règles de protection de la vie privée », http://www.buylegal.be/doc_publications/569.pdf (consulté le 28 août 2016).

(8) Ironie du sort, cette date est également celle à laquelle l'ex-ministre de la Mobilité Jacqueline Galant a annoncé sa démission. La réglementation des drones figurait parmi les projets phares de son administration.

(9) M. WOUTERS, « Drones : de juridische toekomst voor onbemande vliegtuigsystemen », *C.J.*, 2016/1, p. 12.

(10) Règlement n° 216/2008 du Parlement et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence euro-

péenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

(11) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 8 avril 2014, Une nouvelle ère de l'aviation — Ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation de systèmes d'aéronefs télépilotes, d'une manière sûre et durable, COM (2014) 207 final, p. 6.

(12) Proposition de règlement du Parlement et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement et du Conseil, COM (2015) 613 final.

profit d'une approche centrée sur le risque inhérent à une opération particulière, et qui dépend d'une série de facteurs. L'annexe IX de la proposition de règlement énumère les exigences essentielles relatives à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des drones. La Commission se verrait pour le surplus confier le pouvoir d'adopter des règles plus détaillées¹³.

C. Cadre national

La réglementation de la navigation aérienne relève des compétences résiduelles de l'autorité fédérale¹⁴.

La matière est régie par la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui dispose que « La circulation des aéronefs nationaux au-dessus du territoire du Royaume est libre, sauf les restrictions résultant de la présente loi et celles qui seront édictées par arrêté royal ».

De l'absence d'arrêté royal, l'on ne pouvait déduire cependant pas que l'usage des drones n'était soumis à aucune restriction. Au contraire, en l'absence de réglementation spécifique, leur utilisation était largement interdite.

D'une part, les drones utilisés à des fins récréatives étaient considérés comme des aéromodèles (c'est-à-dire des avions télécommandés) soumis au prescrit d'une circulaire ministérielle du 1^{er} juin 2005¹⁵. Cette dernière restreint l'utilisation des aéromodèles aux terrains d'aéromodélisme agréés par la D.G.T.A. Avant l'adoption de l'arrêté royal du 10 avril 2016 mettant en place un cadre juridique spécifique aux drones, l'utilisation d'un drone à des fins récréatives, même sur un terrain privé (par exemple, un grand jardin ou un champ) était donc proscrite¹⁶.

D'autre part, tout usage commercial d'un drone était également prohibé vu l'impossibilité d'obtenir le permis d'exploitation requis par l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne pour toute exploitation commerciale de la navigation aérienne¹⁷. En l'absence de tout cadre juridique spécifique aux drones, notamment en ce qui concerne l'immatriculation de l'engin, il n'était en effet pas possible pour la D.G.T.A. d'accorder un permis d'exploitation, malgré les nombreuses demandes du secteur. La D.G.T.A. ne délivrait une autorisation que pour effectuer des vols de test ou des vols à des fins scientifiques.

C'est cette inadéquation totale du cadre juridique existant qui a rendu pressant le besoin d'un nouvel instrument réglementant l'usage des drones en Belgique.

L'arrêté royal du 10 avril 2016 a été adopté sur la base de la loi du 27 juin 1937 précitée, à la suite d'une concertation étroite avec le secteur¹⁸.

2 Champ d'application

A. Principe

L'arrêté s'applique en principe à tout « RPA qui décolle ou atterrit sur le territoire belge ou effectue une partie de son vol dans l'espace aérien belge lorsque celui-ci ne relève pas de la réglementation européenne »¹⁹.

Le RPA ou aéronef télépilote est défini comme un aéronef non habité, d'une masse maximale au décollage inférieure à 150 kilos, piloté à partir d'un poste de télépilotage²⁰.

B. Exclusions liées à certaines activités de service public

L'arrêté ne s'applique pas aux drones opérés à l'intérieur d'un bâtiment, ni à ceux utilisés pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues²¹.

Le ministre compétent peut par ailleurs autoriser des dérogations aux règles de l'arrêté pour certaines activités d'intérêt public effectuées par ou au nom d'autorités publiques²².

C. Exclusion des drones de loisir

Les aéromodèles, c'est-à-dire aux drones utilisés exclusivement à des fins sportives et récréatives, échappent également à la majorité des dispositions de l'arrêté²³.

Les aéromodèles concernés doivent avoir une masse maximale au décollage inférieure à 1 kilo et respecter les conditions cumulatives suivantes :

- 1° ils sont utilisés dans un but exclusivement récréatif ;
- 2° ils volent à une hauteur au-dessus du sol n'excédant pas 10 mètres (soit environ la hauteur d'une maison) ;
- 3° ils sont utilisés, à des fins personnelles, en dehors de tout espace public ;
- 4° ils ne volent pas dans un rayon de 3 km autour des aéroports ou des aérodromes civils et militaires ;
- 5° ils ne volent pas au-dessus des complexes industriels, des prisons, du terminal LNG de Zeebrugge, des installations nucléaires, ou d'un rassemblement de personnes en plein air ;
- 6° l'utilisateur veille à ne pas compromettre la sécurité des autres aéronefs ou des personnes et des biens au sol ;
- 7° l'utilisateur respecte les dispositions de la législation applicable en matière de vie privée.

Quoique l'arrêté ne le prévoit pas expressément²⁴, le télépilote doit à tout moment maintenir un contact visuel direct avec le drone²⁵.

Les aéromodèles (c'est-à-dire les drones de loisir) qui ne remplissent pas ces conditions relèveront, le cas échéant, du champ d'application

(13) Article 47 de la proposition de règlement.

(14) L'État fédéral doit cependant, dans l'exercice de ces compétences, associer les régions à la définition de la politique en matière de trafic aérien sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics ainsi que pour les droits y afférents (article 6, § 3, 6°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles). Il doit également consulter les Régions dans le cadre de l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi que des descriptions techniques relatives au moyens de communication et de transport (article 6, § 3, 3°, de la loi précitée). Enfin, les Régions sont associées à l'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux

et les aérodromes publics (article 6, § 4, 4°, de la loi précitée).

(15) Circulaire CIR/GDF01 du 1^{er} juin 2005, http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/cir_gdf01_fr.pdf (consultée le 28 août 2016). La base légale de la circulaire est le prédécesseur de l'actuel article 18 de l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne : « Article 18. § 1^{er}. Sont soumises à l'autorisation du ministre ou de son délégué, le directeur général : 1° les ascensions de ballons à gaz libres habités dans les villes, les parties agglomérées de communes et les zones d'habitation ; 2° les ascensions de dirigeables et de ballons captifs ; 3° les évolutions d'engins susceptibles d'endommager un aéronef en vol tels que les engins téléguidés, les fusées,

les ballons libres non habités ; 4° la projection de rayons laser dans l'espace aérien belge. L'autorisation mentionne les conditions auxquelles sont subordonnées ces ascensions, évolutions et projections. § 2. Le ministre ou son délégué, le directeur général, fixe les conditions générales dans lesquelles les ascensions de ballons libres habités ont lieu ». (16) On relèvera une exception à ce principe : les enfants de moins de 14 ans peuvent utiliser un drone au-dessus d'un terrain privé, pourvu que l'appareil soit considéré comme un jouet au sens de l'arrêté royal du 19 janvier 2011 relatif à la sécurité des jouets (J.P. KESTELOOT, « Les drones, le droit aérien et le droit des assurances », *For. ass.*, 2015/4, p. 72). (17) Articles 46 et 47. Voy. également l'arrêté ministériel du 3 août 1994 fixant les conditions de déli-

vance des licences d'exploitation aux transporteurs aériens, *M.B.*, 1^{er} octobre 1994.

(18) L'association BeUAS représente les intérêts des entreprises et institutions belges actives dans le secteur de l'aviation sans pilote.

(19) Article 3, § 1^{er}.

(20) Article 1^{er}, 4°.

(21) Article 3, § 1^{er}, alinéa 2.

(22) Article 4.

(23) Article 3, § 2.

(24) L'article 3, § 2, de l'arrêté ne rend applicable aux drones de loisir que les trois premiers articles de l'arrêté. L'article 12, relatif à l'obligation de maintenir un contact visuel direct, n'est donc pas visé.

(25) Voy. le communiqué de presse de la D.G.T.A. du 19 avril 2016, http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/160419_af_arrete_royal_drone.pdf (consulté le 28 août 2016).

de la circulaire ministérielle précitée du 1^{er} juin 2005 ou des règles d'exploitation des drones autres que récréatifs²⁶.

D. Interdiction des drones autonomes

L'utilisation de drones autonomes (c'est-à-dire ne permettant pas l'intervention d'un pilote en temps réel pour gérer le vol) est interdite²⁷.

3 Règles d'exploitation des drones autres que récréatifs

L'arrêté établit des règles communes à tous les usages de drones autres que récréatifs (A), ainsi que des régimes différenciés en fonction du degré de risque de l'activité envisagée pour la sécurité aérienne, les personnes ou les biens au sol : la classe 2 pour lorsque le risque est faible (B) et la classe 1 lorsque le risque est modéré ou accru (C).

A. Règles communes

Tout drone affecté à des exploitations de classe 1 ou 2 doit être enregistré auprès de la D.G.T.A., ou autrement immatriculé auprès d'une autorité aéronautique d'un État membre de l'Union²⁸.

L'exploitant²⁹ ou le télépilote doit par ailleurs disposer d'une assurance couvrant sa responsabilité civile³⁰.

L'arrêté détermine les devoirs et responsabilités du télépilote et de l'exploitant en termes d'entretien, de collaboration avec la D.G.T.A., de préparation des vols, de respect de la vie privée, etc.³¹

Le télépilote doit respecter les règles de l'air énumérées sous le titre 3 de l'arrêté, sauf dérogation octroyée par le ministre compétent ou son délégué lorsque les opérations envisagées présentent un niveau acceptable de sécurité³².

En particulier, il doit maintenir un contact visuel direct avec le drone afin d'être capable, à tout moment, d'éviter une collision. En classe 1, il peut le cas échéant être assisté d'un ou deux observateurs qui maintiennent ce contact visuel à sa place³³.

Les activités suivantes sont interdites³⁴ :

- 1° les opérations sur les routes aériennes dites « ATS »³⁵ ;
- 2° le transport de passagers ;
- 3° le transport de courrier ou de fret ;
- 4° le jet d'objets ou la pulvérisation en vol ;
- 5° le remorquage ;
- 6° les vols acrobatiques ;
- 7° les vols en formation.

Si l'on peut comprendre l'interdiction du transport de passagers³⁶, celle du transport de courrier ou de fret paraît fort restrictive au vu des applications que de nombreux entrepreneurs développent en la matière³⁷.

Les opérations dans les espaces aériens contrôlés ou à statut spécial, ou à proximité d'aérodromes ou d'héliports, sont également interdites sauf autorisation préalable³⁸. En pratique, ces zones représentent une partie significative de l'espace aérien belge, ce qui renforce le caractère restrictif de la nouvelle réglementation.

Comme pour les usages récréatifs, l'exploitant commercial ou professionnel de drone doit respecter la législation relative à la protection de la vie privée³⁹. Sans entrer dans le détail de cette problématique⁴⁰, l'on notera que l'arrêté n'établit aucune règle spécifique aux drones, mais se contente de confirmer l'application à ceux-ci des règles générales existantes. Quoique cette approche laisse de nombreuses questions sans réponse⁴¹, la Commission vie privée l'a accueillie positivement dans son avis sur le projet d'arrêté, en soulignant que ce n'est pas l'utilisation du drone qui pose problème au regard de la protection de la vie privée, mais, le cas échéant, l'usage des équipements (caméra, micros, etc.) embarqués⁴².

Le ministre ou son délégué peuvent limiter la portée, suspendre ou retirer une attestation, une autorisation, une licence ou les qualifications ou certificats qui y sont associés en cas, notamment, de non-respect de l'arrêté⁴³. La D.G.T.A. est investie d'un pouvoir de surveillance et d'injonction⁴⁴. En revanche, aucune sanction pénale ou administrative n'est prévue⁴⁵.

B. Règles applicables aux exploitations de classe 2 (risque faible)

L'exploitation de classe 2 est celle qui implique un faible risque pour la sécurité aérienne, les personnes ou les biens au sol, et qui suppose l'utilisation d'un drone d'une masse maximale au décollage inférieure à 5 kilos. Il s'agit d'activités telles que la photographie aérienne, l'arpentage et l'observation⁴⁶.

Le télépilote doit être en possession d'une attestation délivrée par la D.G.T.A.⁴⁷ Pour ce faire, le candidat doit :

- 1° être âgé de 16 ans révolus ;
- 2° justifier avoir suivi une formation théorique ;
- 3° démontrer à un examinateur RPAS sa connaissance pratique.

La formation théorique porte sur la réglementation aéronautique, la météorologie, les connaissances générales de la technologie de l'aéronef, la navigation et le cadre légal relatif à la protection de la vie privée⁴⁸.

Le drone ne peut pas voler à une altitude supérieure à 150 pieds (environ 45 mètres)⁴⁹. Le vol doit être opéré dans une zone qui, dans un rayon de 50 mètres minimum, est libre de tout bâtiment, de toute personne non impliquée dans l'opération ou d'un rassemblement d'animaux⁵⁰.

(26) Un arrêté ministériel remplaçant cette circulaire est attendu prochainement.

(27) Cette interdiction vaut également pour les drones de loisir.

(28) Articles 65, 2°, et 66, 2°. L'enregistrement des drones est régi par le titre 6 de l'arrêté (articles 53-64).

(29) L'exploitant est la personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à des opérations avec un ou plusieurs drones (article 1^{er}, 16°). Il s'agit donc de l'entrepreneur (J.P. KESTELOOT, « L'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif aux drones : premier commentaire », *R.G.A.R.*, 2016, n° 15300, n° 8), qui ne se confond pas nécessairement avec le télépilote).

(30) Article 97. Sur ces questions, voy. J.P. KESTELOOT, « Les drones, le droit aérien et le droit des assurances », *For. ass.*, 2015/4, pp. 67-76 et J.P. KESTELOOT, « L'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif aux

drones : premier commentaire », *R.G.A.R.*, 2016, n° 15300, n° 56.

(31) Articles 80-87.

(32) Article 5, alinéa 2.

(33) Article 12.

(34) Article 6.

(35) Article 2, 46), du règlement d'exécution (UE) de la Commission n° 923/2012 du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

(36) Techniquement, le transport de passagers n'était cependant pas exclu : une société chinoise a reçu l'autorisation de tester dans le Nevada son prototype de drone-taxi, appelé à transporter des passagers de manière autonome dès les années 2020 (<http://www.cnbc.com/2016/06/15/new-drone-aims-to-take-out-europes-killer-hornets.html>, consulté le 28 août 2016).

(37) J.P. KESTELOOT, « L'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif aux drones :

premier commentaire », *R.G.A.R.*, 2016, n° 15300, n° 20.

(38) Article 13.

(39) Article 67.

(40) Voy. notamment N. GODIN, *op. cit.* ; J.P. KESTELOOT, « L'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif aux drones : premier commentaire », *R.G.A.R.*, 2016, n° 15300, n° 61 ; D. DE BOT, « *Eye in the sky* — Het gebruik van drones en privacy », *R.W.*, 2014-2015/35, p. 1362. Le 27 avril 2016 a été adopté le règlement européen n° 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Il sera applicable à partir du 25 mai 2018.

(41) En particulier, le plus souvent, le télépilote ne pourra photographier ou filmer des personnes qu'avec leur consentement. Or, comment recueillir ce consentement en cas, par exemple, de survol d'une foule à un

concert (N. GODIN, *op. cit.*, p. 10) ? (42) Avis n° 32/2015 du 22 juillet 2015, https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/avis_32_2015.pdf (consulté le 28 août 2016).

(43) Articles 41, 88 et 89.

(44) Articles 98-100. (45) J.P. KESTELOOT, « L'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif aux drones : premier commentaire », *R.G.A.R.*, 2016, n° 15300, n° 54.

(46) Article 1^{er}, 17°.

(47) Articles 17-20. À titre transitoire, l'article 103 dispose que des personnes qui justifient d'une expérience particulière peuvent être autorisées à exercer les fonctions de télépilote pendant un an à compter de la date d'entrée en vigueur de l'arrêté. Elles doivent remplir les conditions de l'arrêté à l'issue de cette période d'un an. (48) Voy. également l'annexe 1 à l'arrêté.

(49) Article 13, § 1^{er}.

(50) Article 65.

C. Règles applicables aux exploitations de classe 1 (risque modéré ou accru)

L'exploitation de classe 1 est celle qui implique un risque modéré (classe 1b) ou accru (classe 1a) pour la sécurité aérienne ou les personnes et les biens au sol car elle est effectuée au-dessus d'une zone où la sécurité des tiers au sol est susceptible d'être compromise en cas d'urgence ou fait courir un risque important en raison de sa nature particulière et de l'environnement local dans lequel elle a lieu⁵¹.

Le télépilote doit être en possession d'une licence délivrée par la D.G.T.A.⁵² Pour ce faire, le candidat doit :

- 1° être âgé de 18 ans révolus ;
- 2° justifier d'une expérience de vol avec un drone sous la surveillance d'un instructeur de vol RPAS, dont la durée est laissée à l'appréciation de ce dernier⁵³ ;
- 3° avoir réussi un examen théorique (dont le contenu est plus étendu que la formation théorique de classe 2) ;
- 4° avoir démontré à un examinateur RPAS sa connaissance pratique et théorique⁵⁴.

Le titulaire de la licence doit également disposer d'un certificat médical spécifique en cours de validité⁵⁵.

L'exploitant doit établir et mettre à jour un manuel d'exploitation qui contient toutes les instructions, informations et procédures pour tous les drones utilisés et dont le personnel a besoin pour pouvoir exécuter les tâches de façon correcte et en toute sécurité⁵⁶.

Avant le début des opérations, l'exploitant doit effectuer une analyse de risques⁵⁷.

Si cette analyse démontre l'existence d'un risque modéré (classe 1b), l'exploitation est soumise à une simple déclaration préalable auprès de la D.G.T.A.⁵⁸ Cette dernière vérifie que toutes les informations demandées ont été transmises et que les risques ont été correctement évalués. Elle accuse ensuite réception de la déclaration.

Si l'analyse de risques révèle un risque accru, l'activité envisagée est soumise à une autorisation préalable⁵⁹. L'autorisation est délivrée par la D.G.T.A. pour une durée maximale d'un an (prorogable).

Sont notamment considérées comme présentant un risque accru les opérations⁶⁰ :

- 1° effectuées au-dessus ou à proximité d'un rassemblement de personnes ; ou
- 2° impliquant le survol de personnes ; ou
- 3° effectuées en dérogation aux dispositions de l'arrêté.

L'exploitant ne peut commencer l'exploitation que lorsqu'il a reçu l'accusé de réception de la déclaration ou qu'il dispose d'une autorisation. En outre, chaque vol réalisé dans le cadre de l'activité déclarée ou autorisée doit au préalable être notifié à la D.G.T.A.⁶¹

En cas de risque accru (classe 1a), le drone doit disposer d'un certificat de conformité ou d'un document équivalent délivré par une autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne⁶².

Le drone doit voler à une altitude maximale de 300 pieds (environ 91 mètres), ce qui reste très largement inférieur aux altitudes que cer-

tains drones, même de loisir, peuvent techniquement atteindre. Le télépilote ne peut bien entendu pas être sous l'emprise de l'alcool, de la drogue ou d'un médicament s'il a connaissance d'un quelconque effet secondaire incompatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence⁶³.

Conclusion

L'arrêté commenté était très attendu et a fait naître des espoirs considérables auprès des acteurs du secteur.

Des promesses en l'air ?

D'un côté, l'arrêté fait désormais des drones civils des objets volants juridiquement identifiés et met fin à une incertitude qui était préjudiciable tant aux entreprises innovantes qu'à la sécurité publique.

De l'autre, l'arrêté laisse un sentiment de « trop peu, trop tard ». L'arrêté intervient, en effet, après que de nombreux drones ont été mis sur le marché⁶⁴, dont les propriétaires ne pourront le cas échéant plus faire usage sous l'empire de la réglementation. De plus, si la nouvelle réglementation rattrape certes son retard sur une série d'applications actuelles des drones, elle ne prend aucune avance sur les possibles usages futurs de ceux-ci. Ces nouveaux usages ne relèvent pourtant pas de la science-fiction : au début de l'année 2016, l'entreprise DHL a testé en Bavière la livraison de 130 colis au moyen de drones totalement autonomes⁶⁵ ; l'entreprise Domino's Pizza a annoncé, en août 2016, qu'elle souhaitait expérimenter prochainement la livraison de ses produits par drone, notamment en Belgique⁶⁶ ; en France, des drones sont déjà déployés pour détruire les nids de frelons asiatiques en les aspergeant d'un biocide⁶⁷. Toutes ces applications, et bien d'autres en plein essor, demeurent interdites sous l'empire du nouvel arrêté, soit parce qu'elles impliquent des aéronefs autonomes, soit parce qu'elles visent au transport de marchandises ou à la pulvérisation en vol.

Les entrepreneurs y verront probablement un signe de frilosité du pouvoir réglementaire. Cette critique était cependant largement inévitable, vu la rapidité des mutations technologiques qui condamne les pouvoirs législatif et réglementaire à accélérer le temps juridique. Sur le court terme, les exploitants de drones innovants devront se satisfaire de la procédure de dérogation aménagée par l'arrêté⁶⁸. À plus long terme, l'arrêté du 10 avril 2016 devra être revu, ou perdra son objet sous l'effet d'harmonisations européennes, tant il est vrai que les drones, par essence, ne connaissent pas de frontières.

Sebastian RIGER-BROWN
Avocat au barreau de Bruxelles
Maxime VANDERSTRAETEN
Avocat au barreau de Bruxelles
Assistant à l'U.S.L.-B. et à l'U.L.B.

(51) Article 1^{er}, 18.

(52) Articles 21-41. À titre transitoire, l'article 103 dispose que des personnes qui justifient d'une expérience particulière peuvent être autorisées à exercer les fonctions de télépilote pendant un an à compter de la date d'entrée en vigueur de l'arrêté. Elles doivent remplir les conditions de l'arrêté à l'issue de cette période d'un an.

(53) L'article 102 contient une disposition transitoire visant à valoriser l'expérience acquise avant l'entrée en vigueur de l'arrêté dans le cadre d'un permis de vol délivré par la D.G.T.A. pour des vols de tests ou à des fins de recherches scientifiques ou de formation ou avec un aéromodèle sur un terrain d'aéromodélisme.

(54) Articles 26-34. Les articles 35 à 39 contiennent les exigences de qualification applicables aux instructeurs et examinateurs de vol RPAS.

(55) Article 22, § 2.

(56) Articles 78 et 79. L'annexe 4 à l'arrêté détermine le contenu minimal du manuel d'exploitation.

(57) Article 68.

(58) Articles 69-72.

(59) Articles 73-77.

(60) Article 68, alinéa 3.

(61) Article 66, dernier alinéa.

(62) Les modalités de délivrance du certificat de conformité sont précisées au titre 5 de l'arrêté (« Aspects techniques », articles 42-52).

L'article 102 comprend une disposition transitoire en faveur des drones

approuvés par la D.G.T.A. avant l'entrée en vigueur de l'arrêté dans le cadre de vols de tests ou à des fins de recherches scientifiques ou de formation.

(63) Article 15.

(64) 100.000 drones circuleraient déjà en Belgique (*Le Soir*, 19 août 2016, p. 29).

(65) Communiqué de presse disponible à l'adresse suivante : http://www.dhl.com/en/press/releases/releases_2016/all/parcel_e-commerce/successful_trial_integration_dhl_parcel_logistics_chain.html

(consulté le 28 août 2016).

(66) <http://www.lefigaro.fr/secteur/high-tech/2016/08/25/32001->

20160825ARTFIG00190-la-livraison-de-pizzas-par-drone-bientot-testee-en-france.php (consulté le 28 août 2016).

(67) <http://www.cnn.com/2016/06/15/new-drone-aims-to-take-out-europes-killer-hornets.html> (consulté le 28 août 2016).

(68) Article 5, qui permet au ministre ou à son délégué d'autoriser une dérogation aux articles 6 à 14 de l'arrêté si les opérations envisagées présentent un niveau acceptable de sécurité. Soulignons que cette procédure ne permet donc pas de déroger à l'interdiction des drones autonomes, laquelle est contenue à l'article 3, § 3, de l'arrêté.