RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité
Légifrance
Le service public de la diffusion du droit

Arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord

NOR : TREA2017575A
ELI : https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2020/12/3/TREA2017575A/jo/texte
JORF n°0298 du 10 décembre 2020
Texte n° 4

Version initiale

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 31 décembre 2020.
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://www.legifrance.gouv.fr).

La ministre de la transition écologique, la ministre des armées et le ministre des outre-mer,
Vu le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 ;
Vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ;
Vu le règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord ;
Vu le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;
Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 133-1-2 et D. 131-1 à D. 131-10 ;
Vu le code de la défense ;
Vu le code des postes et des communications électroniques ;
Vu le code des transports, notamment le livre II de sa sixième partie ;
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 ;
Vu l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;
Vu l'arrêté du 27 décembre 2019 définissant les caractéristiques techniques des dispositifs de signalement électronique et lumineux des aéronefs circulant sans personne à bord ;
Vu 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 ;
Vu l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'exploitation d'aéromodèles au sein d'associations d'aéromodélisme en application du règlement d'exécution (UE) 2019/947,
Arrêtent :

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, y compris lorsqu'ils exécutent des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités analogues sous le contrôle et la responsabilité de l'Etat, entrepris dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci, telles que mentionnées à l'article 2 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 susvisé.
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.
Aux fins du présent arrêté :
1° Les définitions de l'article 2 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 susvisé, de l'article 3 du règlement délégué (UE) 2019/945 susvisé et de l'article 2 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 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 le préfet de police de Paris, le préfet de police des Bouches-du-Rhône, ou le préfet de département pour les autres départements ; toutefois pour l'application des dispositions de l'article 9, les termes : « préfet territorialement compétent » désignent le préfet des Bouches-du-Rhône ;
6° Dans le cadre du survol des eaux territoriales par un aéronef sans équipage à bord, les termes « préfet territorialement compétent » désignent le préfet maritime territorialement compétent.

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° Les aéronefs sans équipage à bord circulent sous le contrôle d'un télépilote ou évoluent de manière autonome dans les conditions prévues à l'article 2 de l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'exploitation d'aéromodèles au sein d'associations d'aéromodélisme en application du règlement d'exécution (UE) 2019/947 susvisé ;
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. à 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, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent ;
- 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 ;
- l'éclairage ou des moyens de sécurisation de la zone survolée par l'aéronef permettent à l'exploitant de s'assurer qu'à tout moment du vol, aucune tierce personne ne pénètre dans les zones minimales d'exclusion applicables et définies aux paragraphes 3.6.2 et 3.6.4 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 susvisé ; 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. 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.ecologie.gouv.fr et publié sur le site www.service-public-pro.fr.

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, 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'atterrissage 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

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 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° A 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.ecologie.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 règlementation 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 au-dessus du télépilote.
5° Les dispositions fixées aux 2° et 3° ci-dessus, ainsi que les limites de hauteur fixées au 4° ne s'appliquent pas lorsque l'aéronef évolue dans le cadre d'une activité pour laquelle une localisation a été établie.

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. La déclaration est effectuée par les exploitants avec un préavis de cinq 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 et publié sur le site 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.ecologie.gouv.fr.

Article 7

Evolutions 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

Evolutions 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 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'Etat peuvent évoluer en dérogation aux dispositions du présent arrêté lorsque les circonstances de la mission le justifient ;
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.
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.
1° Les dispositions du présent arrêté sont applicables :

- dans les îles Wallis et Futuna et en Polynésie française ;
- en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en vertu du 1° du III de l'article 21 de la loi organique n°99-209 du 19 mars 1999 ;

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.
Les dispositions du 2° de l'article 5 s'appliquent à compter du 1er 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.
Le présent arrêté entre en vigueur le 31 décembre 2020.

Article 14

Exécution.
Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe

ANNEXES
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.

Lorsque qu'il existe une zone de contrôle ou une zone à utilisation obligatoire de radio autour de l'aérodrome concerné, les exigences établies par la présente annexe ne s'appliquent pas au-delà des limites de celle-ci, y compris en dehors des horaires d'activité publiés de ces zones.
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 km ≤ DA < 3,5 km	**3,5 km ≤ DA < 5 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 km ≤ DA < 5 km	**5 km ≤ DA < 8 km**	**8 km ≤ DA < 10 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 km ≤ DC < 2,5 km	**2,5 km ≤ DC < 3,5 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 :

	0,5km ≤ DA < 1,5 km	**1,5 km ≤ DA < 2,5 km**
Hauteur	**30 m**	**100 m**

ANNEXE II

1° Portions d'espace aérien visées au 2° de l'article 5, au 2° de l'article 6 et à l'article 12 :
Ces portions d'espace aérien sont celles publiées :

- à la partie ENR 5.3.1.3 de la publication d'information aéronautique (AIP) française ;
- à la partie 5.2.7 de la section ENR 5.2 « Zones de manœuvres et d'entraînement militaires » de la partie En route (MIAM ENR) du manuel d'information aéronautique militaire (MIAM), disponible au format numérique sur le site de la direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM), à l'adresse électronique suivante : https://www.defense.gouv.fr/dsae/dircam.

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 CHÂTEAUDUN
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 TOURS VAL DE LOIRE
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

Les structures d'espace aérien suivantes sont utilisées pour permettre la ségrégation d'activité mentionnée au 3° et 5° de l'article 3 et au 2° 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'Etat, 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.

Fait le 3 décembre 2020.

La ministre de la transition écologique,
Pour la ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
D. Cazé

La ministre des armées,
Pour la ministre et par délégation :
Le directeur de la circulation aérienne militaire,
E. Herfeld

Le ministre des outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
La directrice générale des outre-mer,
S. Brocas