
Future législation française, le seuil des 800g est-il tenable ?

Description

Les faits qui se sont déroulés le 12 octobre au Canada auront des répercussions mondiales. Dans l'approche terminale de l'aéroport de Québec, un King Air de transport régional de la compagnie SkyJet, transportant 6 passagers et 2 membres d'équipage a heurté à 1500 pieds (450 m) un drone de petite taille, très probablement de loisir.

La collision est intervenue au niveau de l'extrémité de l'aile droite et les dégâts sont mineurs. Le vol commercial a pu se poser sans encombre.

Le ministre canadien des transports a [réagi](#), c'est pourtant lui-même qui a mis en place une des réglementations les plus contraignantes du monde pour les aéronefs sans personne à bord, en limitant à 300 ft (90 m) l'altitude aussi bien des drones que des modèles réduits.

Le dernier incident montre une fois de plus que toute mesure législative, prise sous le coup de l'émotion, (elle faisait suite à l'évitement violent d'un drone par un avion de ligne, manœuvre qui avait blessé [deux hôtesses](#) à bord) est inapplicable : Le politique veut vite légiférer de peur qu'on lui reproche de n'avoir pas protégé la population, les forces de polices ne sont pas formées et ne comprennent ni les mesures votées ni la population visée, en l'occurrence les auteurs de survols illicites qui ignorent royalement les nouvelles règles.

Indépendamment de cette collision, pour 2018 une nouvelle loi est prévue au Canada avec certificat de compétence, coordonnées du propriétaire à l'intérieur du modèle, et enregistrement à partir de... 250 grammes. Ça ne vous rappelle rien tout ça ?

Le Canada s'aligne ainsi sur les Etats Unis et la position européenne décrite dans le dernier [NPA](#) sur le seuil de masse de 250 grammes retenu pour [l'enregistrement](#) des aéronefs sans personne à bord. Il n'y a guère plus que la France qui, contre vents et marées, continue à vouloir défendre, au moins en façade, le seuil de masse de 800 g. Les mauvaises langues diront que c'est pour protéger le marché intérieur d'un ex leader mondial du drone de loisir qui se désengage d'ailleurs actuellement de ce marché en perte de vitesse.

On voit mal comment la position des autorités françaises est tenable, même à court terme. Il y a tout de même une incongruité à vouloir défendre cette position, car c'est entre 250 et 800 grammes que sont situés la majorité des drones de loisir vendus en France et qui sont potentiellement les plus risqués pour la sécurité aérienne. Il s'agit là d'une zone « grise » créé par le législateur. Si une collision Drone de loisir / Avion de ligne a lieu en France, cela lui sera immanquablement reproché. (nous espérons tous que cela n'aura jamais lieu.)

Les aéromodélistes, dont tout le monde s'accorde à dire qu'ils ne présentent pas de risques en matière de sécurité aérienne, mais dont les modèles font majoritairement plus de 800 g seront tous soumis à partir du 1er juillet 2018 à l'enregistrement et à « l'attestation de suivi de formation » sans discernement. C'est pour cette raison que nous réclamons toujours dans la future législation française la distinction drones / aéromodèles.