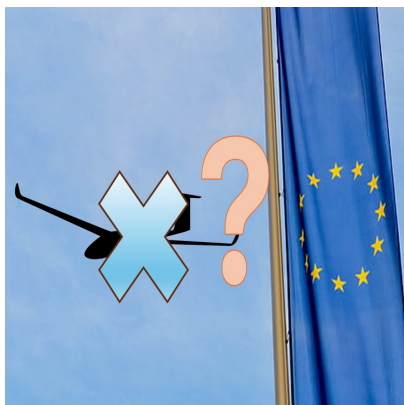




Dernier virage pour l'aéromodélisme ?

Description

Une réglementation disproportionnée risque de faire disparaître un patrimoine aéronautique centenaire.

Depuis quelques semaines, des informations sont diffusées sur le web et les réseaux sociaux concernant la proposition de la Commission européenne de durcissement de la législation sur les UAS. Finesse + fait le choix de vous présenter les éléments de ce dossier ainsi que ses conséquences pour l'aéromodélisme :

Proposition de la Commission européenne

Depuis plusieurs mois, l'Europe est confrontée à une multiplication de survols non autorisés de sites militaires sensibles, d'infrastructures critiques et d'aéroports par des drones. Ces événements ont poussé les autorités européennes à mettre en œuvre un processus de renforcement du cadre réglementaire applicable aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (UAS).

Parmi les mesures envisagées figurent notamment la mise en place de l'obligation d'identification électronique à partir de 100 grammes ainsi que la généralisation de dispositifs de géovigilance (geofencing) susceptibles d'empêcher automatiquement le décollage des aéronefs dans certaines zones.

Si la recherche d'un meilleur niveau de sécurité peut être entendue, une question fondamentale doit être posée : ces nouvelles contraintes permettront-elles réellement de prévenir les actes malveillants ?

La confusion entre drones et aéromodélisme

L'aéromodélisme traditionnel est pratiqué en Europe depuis plus d'un siècle. Il repose sur une culture de sécurité, de responsabilité et de formation, portée notamment par des clubs et des associations structurées comprenant des dizaines de milliers de bénévoles.

Les aéromodélistes évoluent désormais dans le cadre d'autorisations délivrées conformément à l'article 16 du règlement européen. Ils constituent l'une des communautés d'opérateurs les mieux organisées et les mieux sensibilisées aux questions de sécurité aérienne. En effet, la structuration induite pour les clubs et associations ne constitue pas une exemption, mais au contraire une garantie de sécurité pour tous les usagers de l'espace aérien.

À l'inverse, les incidents récents ayant motivé le durcissement réglementaire sont, dans leur immense majorité, le fait d'opérateurs agissant délibérément en dehors de tout cadre légal.

Un individu ayant l'intention de pénétrer illégalement un espace aérien sensible ne sera probablement pas dissuadé par une nouvelle obligation administrative, ni empêché durablement par un dispositif technique pouvant être contourné ou désactivé.

Le risque est donc réel de voir une réglementation conçue pour répondre à une menace sécuritaire pénaliser principalement les utilisateurs respectueux des règles, sans traiter efficacement les comportements malveillants.

Des conséquences majeures pour l'aéromodélisme européen

L'introduction généralisée de systèmes d'identification électronique et de géovigilance va entraîner des conséquences importantes :

- écœurement de nombreux pratiquants devant la complexification de leur loisir ;
- augmentation significative des coûts pour les pratiquants ;
- difficulté, voire impossibilité, d'équiper certains aéromodèles ;
- remise en cause de nombreuses disciplines historiques et sportives ;
- fragilisation des clubs et diminution de l'attractivité pour les jeunes générations ;
- disparition progressive d'un savoir-faire technique et aéronautique unique.

L'aéromodélisme n'est pas un simple loisir de consommation. Il constitue un formidable outil de formation scientifique et technique, favorisant l'apprentissage de l'aérodynamique, de l'électronique, de la mécanique, de la météorologie et de la culture de sécurité aérienne.

De nombreux ingénieurs, pilotes, techniciens et professionnels de l'aéronautique ont découvert leur vocation grâce à l'aéromodélisme. Face aux difficultés de recrutement du secteur, notre activité, constitue un vivier de compétences uniques et précieuses pour le secteur aéronautique européen, tant civil que militaire.

Une approche réglementaire plus proportionnée est possible

Si nous ne contestons pas l'objectif de renforcer la sécurité et de contribuer à une meilleure intégration des UAS dans l'espace aérien européen, en revanche nous nous opposons fermement aux moyens que veut nous imposer la Commission européenne.

Nous demandons que les futures mesures réglementaires reposent sur une approche fondée sur les risques, proportionnée et prenant en compte les spécificités de l'aéromodélisme traditionnel.

Les Etats membres de l'Union doivent pouvoir appliquer pleinement le principe de subsidiarité en matière de sûreté. La situation à la frontière russo-polonaise n'est pas la même qu'à l'extrémité du Portugal. Ce principe est d'ailleurs déjà prévu par les règlements européens. Pourquoi ajouter ainsi une nouvelle couche de sur-législation, sinon pour permettre à la Commission européenne un effet d'annonce : « Face à la situation, nous avons fait quelque chose pour rassurer les opinions publiques. »

Reconnaître des solutions alternatives d'identification électronique

Les dispositifs retenus doivent être compatibles avec les réalités techniques et économiques de l'aéromodélisme, en particulier pour les aéromodèles du parc actuel, souvent construits avec passion par leurs propres pilotes et se transmettant entre générations.

Aujourd'hui, des solutions alternatives d'identification électronique adaptées aux spécificités de l'aéromodélisme existent déjà. Certaines applications mobiles, développées et financées par les organisations aéromodélistes elles-mêmes (1), permettent déjà de répondre aux besoins d'identification et de sécurité aérienne pour des opérations réalisées exclusivement en vue directe (VLOS) sur un point géographique identifié.

Préserver les acquis de l'article 16

Les autorisations accordées aux clubs et associations et constituent aujourd'hui un cadre efficace ayant démontré sa pertinence. Elles ne doivent pas être remises en cause par l'introduction de nouvelles exigences disproportionnées.

Créer une catégorie réglementaire propre à l'aéromodélisme

L'aéromodélisme possède des caractéristiques propres : pratique encadrée, activité associative, faible niveau de risque, culture de sécurité éprouvée.

Une catégorie réglementaire spécifique permettrait de mieux distinguer cette activité des usages commerciaux ou individuels des drones.

C'est pourquoi Finesse + soutient fermement cette demande légitime de la communauté aéromodéliste.

Poursuivre le dialogue avec les représentants de l'aéromodélisme

Les fédérations et organisations européennes disposent d'une expertise précieuse et d'une connaissance fine du terrain. Elles doivent être pleinement associées à l'élaboration des futures règles.

Pour le moment, le dialogue a bien du mal à démarrer, aucune des propositions de l'EMFU (2) sur le NPA 2026-103 n'a été retenue par l'EASA. Seule perspective connue à ce jour, le principe d'une rencontre entre les représentants de la Commission européenne en charge des transports, la DG Move (3).

La Commission ambitionne d'adopter les modifications réglementaires au plus tard le 30 juin 2027. Ce délai est extrêmement court compte tenu que l'EASA doit rendre (4) les résultats de sa consultation, (l'Opinion) au mois de septembre. Ensuite la Commission devra théoriquement revoir son texte afin de prendre en compte les propositions de l'EASA et le présenter ensuite au parlement européen (4). Ce calendrier contraint est tout sauf favorable au dialogue.

Les prochaines étapes seraient ensuite :

30 juin 2028 : mise en place des règlements européens modifiés

30 juin 2029 : Fin des exceptions en particulier pour les clubs et associations bénéficiant d'autorisations d'exploitation définies à l'article 16 du règlement 2019/947.

A cette date, l'aéromodélisme européen aura changé de visage contrairement à l'engagement pris au préambule 27 du règlement européen 2019/947 inscrivant le principe d'une transition « douce » vers le nouveau ciel européen (5).

Préserver un patrimoine européen

L'aéromodélisme européen représente bien davantage qu'une activité de loisir.

Il constitue un patrimoine technique, culturel et éducatif. Il favorise la transmission des connaissances aéronautiques, encourage les vocations scientifiques et contribue au dynamisme du tissu associatif européen.

Si l'Europe veut mettre en place une réglementation efficace contre les usages malveillants des drones, elle doit veiller à ne pas sacrifier, au nom de la sécurité, une activité historique qui n'est pas à l'origine des problèmes qu'elle cherche à résoudre.

Les aéromodélistes européens demandent à bénéficier d'une réglementation juste, proportionnée et fondée sur les risques réels de nos conditions d'exploitation exclusivement à vue (VLOS).

Ils demandent simplement de pouvoir continuer à pratiquer leur passion, en sécurité, dans un cadre adapté à la réalité de leur activité.

L'avenir de notre passion, de nos clubs et d'une partie du patrimoine aéronautique européen est désormais en jeu.

Le bureau Finesse +

(1) La DMFV a développé l'application flyDMFV, opérationnelle depuis plusieurs années. L'EMFU travaille aussi à un développement d'une application pour l'aéromodélisme.

(2) En particulier la création au sein de la catégorie « spécifique » d'une catégorie « aéromodélisme », distinction drones / modèles réduits.

(3) DG MOVE (Direction générale de la Mobilité et des Transports) est le département de la Commission européenne chargé de concevoir et de mettre en œuvre les politiques de l'Union européenne en matière de transports et de mobilité.

(4) La présentation au parlement européen se fera sous le thème de la « sécurité ». Cela rendra difficile aux parlementaires de voter contre ce texte, comme cela le fut en 2016 en France lors du vote de la loi 2016-1428 dite « Drones ».

(5) La formulation exacte du texte en anglais est « Seamless transition » : » Étant donné que les modèles réduits d'aéronefs sont considérés comme des UAS et compte tenu du niveau de sécurité satisfaisant démontré par l'exploitation des modèles réduits d'aéronefs dans les clubs et associations d'aéromodélisme, une transition harmonieuse devrait être assurée entre les différents systèmes nationaux et le nouveau cadre réglementaire de l'Union, de sorte que les clubs et associations d'aéromodélisme puissent continuer à fonctionner comme ils le font actuellement, tout en tenant compte des bonnes pratiques en vigueur dans les États membres. »

Acronymes :

EMFU : European Model Flying Union, organisme européen regroupant les associations et fédérations européennes d'aéromodélisme. Les représentants pour la France sont la FFAM et Finesse+.

EASA : European Union Aviation Safety Agency, ou AESA, agence européenne pour la sécurité aérienne

UAS : Unmanned Aircraft System : Système aérien sans personne à bord

VLOS Visual Line of Sight, condition de vol à vue exclusive