Communiqué de presse de l’EMFU

Description

Nouvelles règles de l’EASA concernant les drones : l’EMFU demande des exemptions claires pour l’aéromodélisme

L’UE prévoit de nouvelles mesures en matière de sécurité et de lutte contre les drones

Vienne, le 8 octobre 2026,

L’Europe est confrontée à un nombre croissant de menaces et d’incidents de sécurité liés à des opérations illégales de drones. En février de cette année, la Commission européenne a présenté son « Plan d’action sur la sécurité des drones et la lutte contre les drones », dans lequel elle annonçait des propositions visant à améliorer l’identification et l’enregistrement des drones civils.

À la suite de consultations limitées sur des projets de propositions en juin, l’Agence de l’Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) a publié, le 18 septembre, ses propositions relatives à de nouvelles exigences de sécurité pour les aéronefs sans équipage à bord.

Ces propositions introduisent une obligation d’enregistrement ainsi qu’un âge minimum pour les pilotes de tous les aéronefs sans équipage à bord de plus de 100 g. Elles imposent également une fonction d’identification directe à distance (« Direct Remote Identification » – DRI) embarquée, permettant aux autorités d’identifier le pilote ainsi que sa localisation et celle de l’aéronef sans personne à bord, et fixent une vitesse maximale de 68,4 km/h pour celui-ci.

Les propositions de l’EASA s’appliquent également à l’aéromodélisme.

Distinguer les modèles réduits des « drones »

L’aéromodélisme traditionnel est le plus ancien sport aérien pratiqué par environ 500 000 pilotes à travers l’Europe. Il se distingue des opérations de drones, qui constituent la principale cible des propositions de l’EASA.

Les modèles réduits sont pilotés à distance des personnes et des zones densément peuplées. Ils sont en grande partie construits par leurs utilisateurs et volent sans fonctions de vol autonomes, dans le respect du principe du vol à vue.

L’aéromodélisme est généralement pratiqué au sein de clubs et d’associations qui disposent d’une longue tradition en matière de promotion de la sécurité, comme en témoigne leur très faible taux d’accidents.

L’EMFU considère que les risques en matière de sécurité aérienne et de sûreté liés à l’aéromodélisme diffèrent de ceux liés aux opérations de drones et justifient donc une approche différente.

Depuis la publication du plan d’action de la Commission en février 2026, l’EMFU œuvre pour que les mesures de sécurité relatives aux drones reconnaissent le rôle et les caractéristiques spécifiques de l’aéromodélisme en Europe.

À cette fin, elle a engagé des discussions avec l’EASA, la Commission européenne – notamment la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) – ainsi qu’avec des membres du Parlement européen.

Les associations membres de l’EMFU ont également recherché le dialogue avec les autorités nationales de l’aviation civile.

D’autres discussions sont prévues au cours des prochains mois, notamment un atelier réunissant l’EASA, la DG MOVE et les autorités nationales de l’aviation civile en novembre.

Toutefois, la pression politique en faveur d’une action et le fait que la sûreté, et pas uniquement la sécurité aérienne, soit désormais en jeu compliquent ces discussions.

Les concessions obtenues au titre de l’Article 16 et la nécessité de poursuivre l’action

Bien que l’EMFU ait réussi à obtenir des concessions importantes en faveur de l’aéromodélisme, elle demeure préoccupée par plusieurs aspects des propositions actuelles et craint qu’elles n’aient un impact disproportionné sur l’aéromodélisme en Europe.

Une part importante de l’aéromodélisme pratiqué en Europe relève de ce que l’on appelle les « autorisations au titre de l’Article 16 ». Il s’agit d’autorisations délivrées par les autorités nationales qui définissent les conditions de vol applicables aux clubs et associations d’aéromodélisme.

Bien que les nouvelles propositions de l'EASA ne rendent désormais plus obligatoires les nouvelles exigences de sécurité pour les vols effectués dans le cadre de ces autorisations, l'EMFU considèreque les dispositions prévues pour les en exempter restent insuffisantes.

L'EMFU demande instamment aux autorités réglementaires européennes de veiller à ce que toute exigence supplémentaire en matière de sûreté soit nécessaire, proportionnée aux préoccupations de sûreté et de sécurité aérienne et qu'elle minimise son impact sur l'aéromodélisme – une considération qui devra être prise en compte au niveau national en réponse à des menaces et préoccupations concrètes.

L'EMFU considère que les principales menaces pour l'aéromodélisme résultent des nouvelles propositions concernant les vols qui ne relèvent pas du champ d'application de ces autorisations au titre de l'Article 16, c'est-à-dire les vols effectués dans la «catégorie ouverte ».

On estime qu'environ 30 % de l'ensemble des vols de modèles réduits en Europe continuent d'être effectués dans cette catégorie.

Selon le champ d'application et le nombre d'autorisations nationales au titre de l'Article 16, cette proportion peut atteindre 100 % de l'ensemble des vols dans certains pays.

La catégorie ouverte permet un accès facile au modélisme pour les nouveaux pratiquants et est, dans certains pays, indispensable à certains types de pratique, notamment le vol de pente.

L'EMFU remet en question la nécessité et la faisabilité de soumettre le modélisme pratiqué dans cette catégorie à des exigences d'identification directe à distance embarquée pour tous les aéronefs de plus de 100 g.

L'EMFU conteste également la limite de vitesse maximale proposée de 19 m/s soit 68,4 km/h. Cette limite de vitesse, manifestement destinée aux aéronefs à voilure tournante, est inférieure à la vitesse minimale nécessaire à la plupart des modèles réduits à voilure fixe pour rester en vol et éviter de s'écraser. Elle constitue donc, dans la pratique, une interdiction de voler.

La demande essentielle de l'EMFU

La principale demande de l'EMFU est que l'aéromodélisme traditionnel soit exempté de l'obligation d'identification à distance ainsi que de toute limite de vitesse maximale, aussi bien dans le cadre des autorisations au titre de l'Article 16 que dans la catégorie ouverte.

L'EMFU présente, en annexe au présent communiqué de presse, son document de position contenant des propositions concrètes permettant de parvenir à ces exemptions.

Ce document de position constituera la base des discussions que l'EMFU mènera avec les institutions européennes et les autorités des États membres au cours des prochains mois.

À propos de l'European Model Flying Union

L’European Model Flying Union représente les intérêts de la communauté de l’aéromodélisme à l’échelle européenne.

Plus de 500 000 pilotes de modèles réduits sont actifs en Europe. Par l’intermédiaire de ses clubs et associations membres dans 15 pays, l’EMFU en représente plus de 200 000.

L’objectif de l’EMFU est de préserver et de développer davantage l’aéromodélisme en Europe et de promouvoir auprès des institutions européennes des cadres réglementaires sûrs, applicables en pratique et proportionnés.

Dans cette démarche, elle agit en tant que voix collective de ses organisations membres et de l’ensemble de la communauté européenne du modélisme.

Contact presse :

media@emfu.eu

L’EMFU en ligne :

https://emfu.eu

https://www.facebook.com/p/European-Model-Flying-Union-EMFU-61568770269795/

Version originale du communiqué de presse : Ici

Version française du document de position de l’EMFU (Traduction de courtoisie, le texte de référence reste la version anglaise) : Ici

Mise à jour du 16 Oct 2026

Le DMFV avec l’Euro député allemand Markus Ferber a rencontré Christine Berg, cheffe de l’unité Sécurité aérienne à la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne. Les discussions ont été tendues. La prochaine étape va se jouer la semaine prochaine à l’EASA où un Comité composé essentiellement des autorités nationales aéronautiques européennes devrait prendre position sur le projet de la Commission européenne. Le résumé de cette rencontre : ici !