Prise de position de l'EMFU

Avis EASA 06/2026 du 18 septembre 2026 — Sûreté

Résumé de l'avis EASA 06/2026

Le vendredi 18 septembre, l'EASA a publié une nouvelle version de ses propositions relatives à la sûreté des drones, sous la référence Opinion 06/2026 : https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-062026

L'EASA propose de modifier les règlements (UE) 2019/945 et 2019/947 afin de répondre aux préoccupations croissantes en matière de sûreté liées aux opérations de drones. Le seuil de masse au décollage déclenchant l'enregistrement des pilotes (et l'application de limites d'âge) serait abaissé de 250 g à 100 g. Une fonction d'identification directe à distance (DRI), ainsi qu'un dispositif d'inhibition du décollage, deviendraient obligatoires pour tous les aéronefs sans équipage à bord de plus de 100 g, y compris ceux construits à titre privé. Les États membres pourraient également appliquer ces nouvelles exigences aux opérations d'aéromodélisme couvertes par une autorisation au titre de l'article 16. L'EASA propose en outre une nouvelle vitesse maximale de 19 m/s (68,4 km/h) pour toutes les opérations en catégorie ouverte, y compris celles réalisées avec des modèles réduits relevant de la sous-catégorie A3.

Résumé de la position de l'EMFU

L'Union européenne de l'aéromodélisme (European Model Flying Union — EMFU) partage les préoccupations croissantes liées à l'utilisation abusive des drones. Les aéromodélistes sont prêts à contribuer à une Europe plus sûre et plus sécurisée, ce qu'ils font depuis bien plus d'un siècle. Toute nouvelle mesure doit toutefois être nécessaire, ciblée sur les risques à traiter et proportionnée, sans restreindre davantage et inutilement la pratique de l'aéromodélisme.

L'aéromodélisme est généralement pratiqué avec des aéronefs construits à titre privé[1], à l'écart des zones habitées et des bâtiments, en vue directe et sans modes de commande autonomes (à l'exception de l'assistance à la stabilisation du vol, sans effet direct sur la trajectoire, et de l'assistance en cas de perte de liaison). La nature de l'aéromodélisme distingue clairement ce sport des opérations de « drones ». L'EMFU a donc demandé à plusieurs reprises que l'aéromodélisme fasse l'objet d'un traitement distinct, nécessité que le présent avis de l'EASA souligne une nouvelle fois. Les risques pour la sécurité et la sûreté liés à notre sport sont minimes et ne justifient pas l'imposition d'une fonction DRI aux opérations d'aéromodélisme.

Au lieu de reconnaître le rôle et la valeur de notre sport, les propositions contenues dans l'avis EASA 06/2026 imposent des restrictions nouvelles et disproportionnées qui limiteront considérablement l'aéromodélisme dans tous les pays membres de l'EASA. Elles :

- priveraient des dizaines de milliers de pilotes européens de leur sport et de leur loisir ;
- restreindraient considérablement l'accès à l'aéromodélisme, notamment pour les jeunes et les nouveaux pratiquants, et compromettraient ainsi le rôle important de cette discipline dans le soutien à la compétitivité de l'Europe dans le secteur aéronautique ;
- réduiraient la capacité de ce sport à contribuer au développement et au déploiement de nouvelles technologies, favorisant ainsi les grands producteurs asiatiques au détriment des entreprises européennes innovantes ;
- créeraient des obstacles supplémentaires aux compétitions d'aéromodélisme sportif, qui représentent environ la moitié des compétitions de la FAI.

En outre, les nouvelles propositions ne respectent pas l'intention déclarée du législateur européen lors de l'adoption du nouveau règlement de base dans le domaine de l'aviation en 2018[2] et contredisent le rôle de l'Union européenne dans le développement de la dimension européenne du sport, prévu à l'article 165 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Les modifications suivantes doivent être apportées aux propositions actuelles :

1. Neutralité technologique et proportionnalité : l'EMFU réaffirme que les risques minimes liés à notre sport ne justifient pas l'obligation d'une DRI. Nous prenons acte du fait que la décision d'appliquer ou non la nouvelle exigence d'identification directe à distance aux opérations « dans le cadre de clubs et d'associations d'aéromodélisme » (autorisation au titre de l'article 16) serait désormais prise au niveau des États membres. Le texte juridique doit préciser que les autorités nationales qui envisagent d'imposer de telles exigences doivent veiller à ce qu'elles :

- soient nécessaires, proportionnées aux préoccupations de sûreté et de sécurité, et réduisent au minimum les conséquences pour l'aéromodélisme pratiqué dans le cadre des clubs et associations ;
- autorisent un large éventail de solutions d'identification à distance, plutôt que d'imposer la DRI embarquée comme seule solution. La DRI présente des inconvénients majeurs pour l'aéromodélisme, notamment en matière de coût, de poids, de dimensions et de disponibilité. Sa mise en œuvre est techniquement impossible sur les plus petits modèles. Il existe des technologies alternatives éprouvées, notamment un registre (en ligne/numérique) des sites de vol, des solutions fondées sur des applications, ainsi que des solutions reposant sur l'émetteur ou sur des équipements au sol ;
- n'imposent pas l'installation d'un dispositif d'inhibition du décollage sur les aéronefs construits à titre privé. Une telle installation est inutile et disproportionnée, techniquement impossible ou très complexe, et crée des risques supplémentaires pour la sécurité en cas de défaillance du système en vol.

2. Garantir la pérennité de l'aéromodélisme en catégorie ouverte : en moyenne, environ 30 % des activités d'aéromodélisme en Europe continuent d'être pratiquées en catégorie ouverte — et jusqu'à 100 % dans certains pays. La catégorie ouverte constitue une voie d'accès essentielle pour les nouveaux pilotes et les jeunes pratiquants et, dans de nombreux pays, permet la pratique de disciplines spécifiques telles que le vol de pente. Les propositions actuelles reviendraient pratiquement à interdire l'aéromodélisme en catégorie ouverte. Les modifications suivantes doivent être apportées :

- Supprimer la limite de vitesse de 19 m/s pour l'aéromodélisme en catégorie ouverte. La plupart des modèles réduits sont des aéronefs à voilure fixe qui ont besoin d'une vitesse minimale par rapport à l'air pour voler. La vitesse maximale proposée (68,4 km/h) est proche de la vitesse de décrochage de nombreux modèles. La vitesse par rapport au sol dépend également du vent et ne peut être limitée à une valeur fixe. Cette limite doit être supprimée pour les modèles réduits exploités en catégorie ouverte, au moins pour les opérations en sous-catégorie A3[3] avec des aéronefs construits à titre privé, dépourvus de modes de commande autonomes, à l'exception de l'assistance à la stabilisation du vol sans effet direct sur la trajectoire et de l'assistance en cas de perte de liaison.
- Ne pas imposer d'identification directe à distance aux opérations d'aéromodélisme en catégorie ouverte. Outre le fait qu'elle n'est pas nécessaire, la DRI embarquée et le dispositif d'inhibition du décollage sont extrêmement difficiles, voire impossibles, à installer sur les modèles réduits légers. Ces exigences doivent être supprimées pour les opérations en sous-catégorie A3 utilisant des aéronefs construits à titre privé, dépourvus de modes de commande autonomes, à l'exception de l'assistance à la stabilisation du vol et de l'assistance en cas de perte de liaison. Il en va de même pour l'inhibition du décollage, encore plus difficile à installer sur tous les aéronefs, quelle que soit leur masse, sans apporter de bénéfice supplémentaire en matière de sûreté, mais en introduisant des risques supplémentaires pour la sécurité.

3. Maintenir la disponibilité des aéronefs sans équipage de classe C4 pour l'aéromodélisme — avec des exigences alignées sur celles applicables aux modèles réduits exploités en A3 — et corriger l'erreur

apparente de rédaction qui établit une discrimination entre les modèles captifs construits à titre privé et les modèles captifs certifiés, ces derniers étant exemptés de toute exigence de DRI.

Propositions détaillées de l'EMFU

1. Exigences d'identification à distance pour les opérations couvertes par une autorisation au titre de l'article 16 (activités dans le cadre de clubs et d'associations d'aéromodélisme)

L'EMFU réaffirme que les risques minimes liés à notre sport ne justifient pas l'obligation d'une DRI. Elle prend acte du remplacement des propositions antérieures par un texte indiquant explicitement que les États membres peuvent décider d'introduire ou non des exigences de DRI dans une autorisation au titre de l'article 16, sans échéance fixe pour prendre cette décision.

Le nouveau projet pose plusieurs problèmes :

- a) Le considérant 4 évoque à tort la possibilité, pour les États membres, d'« exempter » l'aéromodélisme, alors qu'il s'agit de leur permettre d'imposer l'identification à distance de ces activités.
- b) Le texte proposé ne précise pas que toute exigence d'identification à distance introduite dans une autorisation au titre de l'article 16 doit être nécessaire, proportionnée aux risques pour la sécurité et la sûreté, et limiter au minimum les conséquences pour les clubs ou associations.
- c) Le texte proposé ne tient pas compte des avantages de la neutralité technologique. Les dispositifs DRI embarqués présentent des inconvénients et des risques importants ; leur installation est techniquement difficile, voire impossible. Si cela s'avère nécessaire, d'autres solutions éprouvées existent ou sont en cours de développement pour permettre l'identification à distance des opérations d'aéromodélisme et répondre aux préoccupations de sécurité et de sûreté. Il s'agit notamment de l'identification des sites de vol sur des cartes, de solutions en ligne ou via des applications, ainsi que de technologies reposant sur l'émetteur ou sur des équipements installés au sol sur les sites de vol. Il est incompréhensible que l'EASA défende la neutralité technologique pour la visibilité électronique, tout en s'en tenant à une seule technologie pour la DRI.
- d) L'obligation d'installer sur les modèles réduits construits à titre privé une fonction d'inhibition du décollage garantissant le bon fonctionnement du dispositif DRI est inutile, disproportionnée, techniquement impossible ou difficile à mettre en œuvre et augmente les risques pour la sécurité en cas de défaillance du système en vol.

L'EMFU propose les modifications suivantes :

Considérant 4

Compte tenu des caractéristiques spécifiques des opérations menées dans le cadre de clubs et d'associations d'aéromodélisme, de leur bilan de sécurité démontré et du faible niveau de risque en matière de sûreté, il convient de prévoir une certaine souplesse réglementaire quant aux conditions applicables à ces opérations. Les États membres devraient donc décider, dans les autorisations délivrées conformément à l'article 16 du règlement d'exécution (UE) 2019/947, s'il convient d'exempter les UAS exploités dans ce cadre de l'obligation d'être équipés d'une fonction d'identification directe à distance, lorsque cela est justifié par les risques concernés et que ceux-ci ne peuvent pas être traités de manière adéquate compte tenu de l'environnement opérationnel local, de la structure organisationnelle, du système de gestion et des dispositions de sécurité et de sûreté du club ou de l'association d'aéromodélisme concerné.

Nouvel article 16, paragraphe 5 — proposition

« Dans l'autorisation visée au point 1, l'autorité compétente peut exiger que les opérations d'UAS menées dans le cadre de clubs et d'associations d'aéromodélisme puissent être identifiées à distance. Ces exigences doivent être nécessaires et proportionnées aux risques pour la sécurité et la sûreté de ces opérations. » (6)

2. Garantir la pérennité de l'aéromodélisme en catégorie ouverte

L'EASA semble partir du principe que toutes les activités d'aéromodélisme devraient être couvertes par une autorisation au titre de l'article 16 et qu'il n'est plus nécessaire de permettre leur pratique en catégorie ouverte. Cette hypothèse est erronée et témoigne d'une compréhension insuffisante de notre sport.

La part des opérations d'aéromodélisme varie fortement d'un pays à l'autre. Selon le nombre et le champ des autorisations délivrées au titre de l'article 16, une interdiction de l'aéromodélisme en catégorie ouverte affecterait environ 30 % des activités, et jusqu'à 100 % dans certains pays[4].

Il est important de souligner que la catégorie ouverte demeure une voie d'accès essentielle pour les nouveaux pratiquants. Fermer cette porte risquerait de priver le sport d'une part importante de ses futurs adeptes. Dans certains pays, la catégorie ouverte accueille également une grande partie de disciplines spécifiques, telles que le vol de pente.

En outre, dans certains pays, les autorisations au titre de l'article 16 s'appuient étroitement sur la catégorie ouverte ou sont rédigées comme des dérogations à celle-ci. Certains pays, comme la Finlande, autorisent également l'aéromodélisme en catégorie ouverte sur des sites de club désignés comme zones géographiques UAS au titre de l'article 15 du règlement 2019/947, avec des dérogations à certaines exigences de la catégorie ouverte. Les États membres doivent conserver la possibilité d'exempter les opérations d'aéromodélisme réalisées dans ces zones des nouvelles exigences proposées.

Les modifications suivantes doivent être apportées à la proposition :

- a) Supprimer la limite de vitesse de 19 m/s (68,4 km/h) pour les opérations de modèles réduits en catégorie ouverte. La limite proposée s'applique désormais aussi aux aéronefs construits à titre privé en sous-catégorie A3 — contrairement aux UAS de classe C4 —, ce qui crée une discrimination à l'encontre des modèles construits en Europe par rapport aux produits importés, principalement d'Asie. C'est pourtant en A3 que se déroulent la plupart des activités d'aéromodélisme. Une vitesse de 68,4 km/h est inférieure à la vitesse de décrochage de nombreux modèles, en particulier avec un léger vent arrière. Cette limite interdirait de fait la plupart des opérations d'aéromodélisme en catégorie ouverte.
- b) Supprimer l'obligation d'installer un module DRI sur les modèles réduits. Outre le fait qu'elle n'est pas nécessaire, l'installation d'une DRI embarquée et d'un dispositif d'inhibition du décollage est extrêmement difficile, voire impossible, notamment sur les modèles légers, en raison de l'espace disponible, du poids, de la consommation électrique et de l'absence de capteurs. Ces exigences doivent être supprimées pour les opérations en sous-catégorie A3 utilisant des aéronefs construits à titre privé sans modes de commande autonomes, à l'exception de l'assistance à la stabilisation du vol sans effet direct sur la trajectoire et de l'assistance en cas de perte de liaison. Il en va de même pour l'inhibition du décollage, encore plus difficile à installer sur tous les aéronefs, quelle que soit leur masse, sans apporter de bénéfice supplémentaire en matière de sûreté, mais en ajoutant des risques pour la sécurité.
- c) Autoriser des solutions alternatives d'identification à distance, notamment des solutions en ligne, fondées sur des applications ou installées au sol. Ces solutions sont déjà mises en œuvre et ont fait leurs preuves en pratique dans le domaine de la visibilité électronique ; elles peuvent être facilement adaptées à l'identification à distance. Il est incompréhensible que l'EASA privilégie la neutralité technologique pour la visibilité électronique tout en s'en tenant à une seule technologie pour l'identification à distance.
- d) Supprimer l'obligation d'installer une fonction empêchant un aéronef construit à titre privé de décoller si le numéro d'enregistrement de l'exploitant n'a pas été chargé correctement (contrôle de cohérence). L'EMFU ne voit pas quelle valeur ajoutée cette fonction d'inhibition du décollage apporte aux aéronefs construits à titre privé. L'exploitant peut simplement vérifier que le module DRI fonctionne, par exemple au moyen d'un voyant vert. Si le module ne fonctionne pas, l'exploitant ne doit pas décoller. L'installation d'une fonction empêchant le décollage en cas d'échec du contrôle de cohérence est techniquement extrêmement complexe et souvent impossible. Elle ajoute en outre un risque inutile pour la sécurité en cas de défaillance du système en vol.

L'EMFU propose les modifications suivantes :

- a) Supprimer la limite de vitesse de 19 m/s pour les modèles réduits exploités en catégorie ouverte (A3), en ajoutant à la fin du paragraphe UAS.OPEN.040, point 4 a) ii) : « sauf si l'aéronef ne dispose pas de modes de commande automatique, à l'exception de l'assistance à la stabilisation du vol sans effet direct sur la trajectoire et de l'assistance en cas de perte de liaison, à condition qu'une position fixe prédéterminée des commandes de vol soit prévue en cas de perte de liaison[5] ».
- b) Supprimer l'obligation d'installer un module DRI sur les modèles réduits en ajoutant à la fin du paragraphe UAS.OPEN.040, point 4 a) iii) : « sauf si l'aéronef ne dispose pas de modes de commande automatique, à l'exception de l'assistance à la stabilisation du vol sans effet direct sur la trajectoire et de l'assistance en cas de perte de liaison, à condition qu'une position fixe prédéterminée des commandes de vol soit prévue en cas de perte de liaison ».
- c) Autoriser des solutions alternatives d'identification à distance en modifiant le point 9 proposé de UAS.OPEN.050 comme suit : « si la masse maximale au décollage de l'aéronef sans équipage à bord, charge utile comprise, est égale ou supérieure à 100 g, veiller à ce que l'UAS soit exploité avec une fonction d'identification directe à distance active, conforme au paragraphe 3 de la partie 6 de l'annexe du règlement délégué (UE) 2019/945, dans laquelle le numéro d'enregistrement de l'exploitant d'UAS a été correctement chargé, ou que l'exploitant active l'une des solutions alternatives d'identification à distance figurant dans [une liste distincte comprenant : 1) les solutions d'identification à distance en ligne ou par application ; 2) les solutions d'identification à distance au sol (émetteur de commande UAS, émetteur séparé, etc.) ; cette liste pourrait s'appuyer sur les technologies envisagées pour la visibilité électronique]. »
- d) Supprimer l'obligation d'installer une fonction empêchant un aéronef construit à titre privé de décoller si le contrôle de cohérence échoue, en supprimant le point UAS.OPEN.040, 4 a) iv).

3. Maintenir les UAS de classe C4 accessibles à l'aéromodélisme

La classe C4 des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord a initialement été créée pour l'aéromodélisme. Les considérants des règlements 2019/945 (considérant 4) et 2019/947 (considérant 28) font explicitement référence à la nécessité de préserver cette classe de toute exigence technique disproportionnée, dans l'intérêt de l'aéromodélisme. L'avis de l'EASA impose désormais à ces aéronefs : 1) d'intégrer une DRI ; 2) de comporter un dispositif d'inhibition du décollage ; et 3) de posséder un numéro de série unique.

Les lieux où ces aéronefs sont utilisés (A3) et l'absence de modes de commande autonome du vol signifient que les risques pour la sécurité et la sûreté sont minimes. Ces aéronefs devraient donc être exemptés des nouvelles exigences relatives à la DRI.

Proposition de l'EMFU : aligner les exigences d'identification à distance applicables aux UAS de classe C4 sur celles applicables aux modèles réduits exploités en catégorie ouverte, telles que présentées ci-dessus.

4. Appliquer le même traitement aux aéronefs captifs construits à titre privé et aux aéronefs captifs certifiés

La proposition de l'EASA exempte les aéronefs captifs de moins de 1 kg des exigences d'enregistrement. Elle exempte également des exigences d'identification à distance les aéronefs captifs certifiés, quelle que soit la classe définie dans le règlement 2019/945. La même exemption n'est pas prévue dans le règlement 2019/947 pour les aéronefs captifs construits à titre privé. Il semble s'agir d'une omission rédactionnelle, car rien ne justifie de traiter différemment les aéronefs captifs construits à titre privé et les aéronefs captifs certifiés.

Proposition de l'EMFU : ajouter « sauf s'il est captif » au début des paragraphes suivants :

- UAS.OPEN.020, point 5 a) iii) ;
- UAS.OPEN.040, point 4 a) iii) ;
- UAS.OPEN.050, point 9.

À propos de l’Union européenne de l’aéromodélisme (EMFU)

L’Union européenne de l’aéromodélisme (EMFU) œuvre à préserver et à défendre les intérêts de la communauté de l’aéromodélisme en Europe, qui compte environ 500 000 pilotes actifs. Par l’intermédiaire de ses clubs et associations membres dans 15 pays, elle représente plus de 200 000 de ces pilotes.

Pour plus d’informations sur ses membres et ses activités : www.emfu.eu

Notes

1. Le règlement 2019/947 définit les « aéronefs sans équipage à bord construits à titre privé » comme des aéronefs assemblés ou fabriqués pour l’usage propre de leur constructeur, à l’exclusion des UAS assemblés à partir d’un ensemble de pièces commercialisé sous la forme d’un kit unique prêt à assembler (article 2, point 16).

2. Considérant 34 du règlement (UE) 2018/1139 (« règlement de base ») : les actes adoptés sur la base de ce règlement devraient tenir compte du bon bilan de sécurité des modèles réduits, en particulier de ceux exploités par des membres de clubs ou d’associations d’aéromodélisme ayant élaboré des codes de conduite spécifiques. La Commission devrait également prendre en considération la nécessité d’une transition sans rupture entre les différents systèmes nationaux et le nouveau cadre réglementaire de l’Union, afin que les modèles réduits puissent continuer à être exploités comme aujourd’hui, ainsi que les bonnes pratiques existant dans les États membres.

3. Les opérations relevant de la sous-catégorie A3 se déroulent dans des zones où le pilote peut raisonnablement s’attendre à ce qu’aucune personne non impliquée ne soit mise en danger et à une distance horizontale de sécurité d’au moins 150 mètres des zones résidentielles, commerciales, industrielles ou récréatives (UAS.OPEN.040, règlement 2019/947).

4. Estimations nationales fournies par les membres de l’EMFU.

5. Cette formulation s’inspire de l’exigence applicable aux UAS de classe C4 figurant dans le règlement 2019/945, annexe, partie 5 (Exigences applicables à un UAS de classe C4), point 3.

6. Note de traduction : La traduction ci-dessus restitue le sens général de la proposition, sans prétendre reconstituer un texte juridique consolidé absent de l’original.