

Guide pratique à l'attention des services des préfectures en charge du traitement des déclarations de vols de drones

Version : V1.0 du 3 juin 2019

Préambule – Un groupe de travail réunissant des représentants de la direction de la modernisation et de l'action territoriale du ministère de l'intérieur (DMAT), de différentes préfectures, de la gendarmerie des transports aériens (GTA) et de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) s'est réuni depuis le début de l'année 2018 afin d'harmoniser le traitement des déclarations de vols de drones se déroulant en zone peuplée et relevant d'*activités particulières* et d'*expérimentations*. Le groupe de travail a conçu ce guide pratique pour apporter des éléments de réponse aux principales questions auxquelles les services des préfectures peuvent être confrontés dans ce cadre.

À cet effet, la première partie du guide pratique rappelle les principes généraux du régime déclaratif permettant d'utiliser des drones dans l'espace aérien en zone peuplée dans le cadre d'activités particulières et d'expérimentations. Le choix d'un tel régime a été effectué en France afin de répartir les responsabilités en matière de vérifications de ces opérations, entre les ministères en charge de l'aviation civile et de l'intérieur principalement, afin notamment de simplifier l'application de la réglementation et le traitement des dossiers relatifs aux vols de drones en zone peuplée par les préfectures. Il n'est pas obligatoire de déclarer des activités d'aéromodélisme qui se déroulent en zone peuplée ; toutefois, l'aéromodélisme relève de l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord et ne peut être pratiqué en agglomération que sous certaines conditions.

La seconde partie du guide détaille uniquement le traitement des vols de drones faisant l'objet d'une déclaration en préfecture.

Enfin, les réponses aux questions fréquentes posées seront apportées sous la forme d'une FAQ.

Introduction – Une réglementation pionnière et évolutive pour accompagner l'essor des drones en toute sécurité – Les drones constituent une opportunité importante de développement économique pour les territoires. Ces aéronefs sans pilote à bord sont actuellement utilisés dans un cadre de loisirs ou professionnel dans des secteurs tels que l'agriculture, la sécurité ou la prise de vue photographique.

Cependant, ces activités introduisent des risques, parfois importants, pour les personnes survolées.

Ainsi, pour accompagner l'essor des drones en toute sécurité, l'administration française a été pionnière en élaborant dès 2012, un cadre réglementaire spécifique reposant sur deux arrêtés relatifs l'un à la conception des aéronefs circulant sans personne à bord, l'autre aux conditions dans lesquelles ils peuvent utiliser l'espace aérien. Ce cadre a été revu à plusieurs reprises depuis cette date pour accompagner les évolutions rapides de ce secteur fortement innovant et dynamique ; la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils est venue compléter ce dispositif réglementaire afin de traiter des questions relatives à la sûreté.

Il convient enfin de noter que l'Union européenne vient de se doter de la compétence sur les drones, et qu'elle prévoit d'adopter les textes d'application en 2019, pour une application progressive dont le calendrier reste à définir.

1.	RÉGLEMENTATION ET PARTAGE DES RESPONSABILITÉS.....	3
1.1.	Les drones, des aéronefs du ressort de l'aviation civile.....	3
1.2.	Règlementation applicable en zone peuplée.....	3
1.3.	Rôles et responsabilités des différentes administrations.....	3
1.4.	Les enjeux de sécurité – Une réglementation encadrant les usages selon leurs risques.....	4
2.	L'IMPLICATION DES SERVICES PRÉFECTORAUX POUR LES VOLS RÉALISÉS EN ZONE PEUPLÉE.....	5
2.1.	Les vols en zone peuplée représentent un risque de sécurité particulier.....	5
2.2.	Les services préfectoraux, destinataires des déclarations de vols en zone peuplée [activités particulières et expérimentations].....	6
2.3.	Les objectifs de la déclaration à la préfecture.....	6
2.4.	Support de déclaration préalable.....	7
2.5.	Le Portail AlphaTango : un outil au service des préfectures et des usagers.....	7
3.	FAQ – QUESTIONS FRÉQUEMMENT POSÉES.....	8
3.1.	Liste de documents et liens utiles.....	8
3.2.	Préavis de déclaration.....	8
3.3.	Pièces justificatives complémentaires.....	10
3.4.	Signature de la déclaration.....	12
3.5.	Information des autres acteurs concernés par les vols de drones en zones peuplées.....	12
3.6.	Réalisation de vols de nuit.....	12
3.7.	Interdictions de survol.....	14

1. RÉGLEMENTATION ET PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

L'usage des drones implique de nombreuses administrations, du fait des enjeux sous-tendus, en particulier en matière de sécurité, sûreté et de respect de la vie privée.

1.1. Les drones, des aéronefs du ressort de l'aviation civile

Les drones sont des aéronefs qui relèvent du code de l'aviation civile.

La réglementation désigne les engins volants sans personne à bord, couramment appelés « drones », par l'expression « aéronef¹ qui circule sans personne à bord ». Le pilote n'étant pas à bord et contrôlant l'appareil à distance, la réglementation parle aussi d' « aéronef télépiloté ».

1.2. Réglementation applicable en zone peuplée

L'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord définit les conditions dans lesquelles les drones peuvent évoluer dans l'espace aérien.

En particulier, son article 6 sur *les activités particulières et les expérimentations²*, prévoit que *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 minimal de cinq jours ouvrables et un préavis maximal d'un mois, en utilisant le formulaire CERFA n°15476*02 intitulé « Déclaration préalable au vol en zone peuplée d'un aéronef circulant sans personne à bord ».

Outre la complétude du dossier, les services des préfetures doivent examiner les motifs pouvant conduire à une interdiction ou à une restriction du vol en fonction de la nature du vol, les dates de vol prévues, le lieu, les conditions de réalisation des vols ou l'objet de la mission. A cet effet, et si nécessaire, les préfetures peuvent demander des justificatifs complémentaires.

1.3. Rôles et responsabilités des différentes administrations

Les responsabilités dans la mise en œuvre et le contrôle de la réglementation propre aux drones sont partagées entre plusieurs administrations de la façon suivante :

- la gestion de l'espace aérien et la sécurité des usages qui y ont lieu, est portée par le ministère chargé de l'aviation civile et le ministère des armées ;
- la sécurité des opérations et, en particulier, la vérification de la capacité des drones à voler correctement, de leurs conditions d'emplois ou encore des compétences des télépilotes sont portées par le ministère chargé de l'aviation civile ;
- les enjeux de sûreté sont coordonnés par le secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN), et portés par le ministère de l'intérieur ;
- enfin, le maintien de l'ordre et de la sécurité publics sont portés par le ministère de l'intérieur et les préfetures territorialement compétentes.

Le ministère de l'économie et des finances est par ailleurs impliqué dans le soutien de la filière industrielle française du drone.

1 Le terme « aéronef » désigne tout « appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs » comme un avion, un planeur, un hélicoptère, un multicoptère, une montgolfière ou encore un dirigeable. Les aéronefs sont divisés en « aéroplanes » ou « aérostats » en fonction de leur mode de sustentation.

2 Les notions d'activités particulières et d'expérimentations sont définies dans l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent

1.4. Les enjeux de sécurité – Une réglementation encadrant les usages selon leurs risques

Différents types d'activités – La réglementation française encadre l'utilisation des drones afin de limiter les risques de collision avec d'autres aéronefs et prévenir les risques pour les personnes survolées, en particulier les chutes.

À cet effet, la réglementation distingue les trois types d'activités suivantes en fonction, non pas des caractéristiques des drones utilisés, mais de l'utilisation qui en est faite :

- Aéromodélisme : utilisation limitée au loisir ou à la compétition ;
- Expérimentation : vols d'essais, de contrôle ou de démonstration, notamment à des fins de développement ou de mise au point de l'aéronef télépiloté ou de son système de commande ;
- Activités particulières : toute autre utilisation que le loisir ou l'expérimentation ; cette terminologie regroupe les activités professionnelles.

L'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord, dit « arrêté espace », définit les conditions d'utilisation des drones dans le cadre de l'aéromodélisme, des activités particulières et des expérimentations.

En ce qui concerne l'aéromodélisme, il précise dans son article 5, que³ notamment :

- l'aéronef n'évolue pas au-dessus de l'espace public en agglomération, sauf en des lieux où le préfet territorialement compétent autorise la pratique d'activité d'aéromodélisme ;
- l'aéronef évolue à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus de la surface ;
- et que les activités d'aéromodélisme pratiquées au sein d'une association requièrent l'établissement préalable d'une localisation d'activité.

L'utilisation de drones dans un cadre d'activités particulières ou expérimental a un large domaine d'applications qui sont potentiellement plus risquées que l'aéromodélisme car elles peuvent concerner des vols réalisés hors vue du télépilote ou en zone peuplée. En contrepartie, des exigences plus fortes que celles qui sont applicables à l'aéromodélisme pèsent sur de tels usages : compétences renforcées des télépilotes, homologation des drones, rédaction de documents garantissant la sécurité, procédures opérationnelles de sécurité, coordination avec les autres usagers de l'espace par exemple. Le respect de ces exigences est vérifié au travers de la surveillance assurée par la DGAC, par échantillonnage et sur la base d'une évaluation des risques. Cette vérification ne relève donc pas des services des préfectures.

Scénarios d'utilisation – L'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, dit « arrêté aéronefs » définit dans son annexe 3, les différents types de scénarios selon lesquels les drones peuvent être utilisés dans le cadre d'activités particulières – c'est-à-dire à titre professionnel.

³ Pour connaître le détail des conditions dans lesquelles les aéromodèles peuvent évoluer dans l'espace aérien, il est nécessaire de se reporter à l'arrêté espace.

Ces scénarios, référencés de S-1 à S-4, sont définis de la façon suivante :

- S-1 : utilisation hors zone peuplée, sans survol de tiers, en vue et à une distance horizontale maximale de 200 mètres du télépilote ;
- S-2 : utilisation hors zone peuplée, sans tiers au sol dans la zone d'évolution, ne répondant pas aux critères du scénario S-1, à une distance horizontale maximale d'un kilomètre du télépilote ;
- S-3 : utilisation en zone peuplée, sans survol de tiers, en vue et à une distance horizontale maximale de 100 mètres du télépilote ;
- S-4 : utilisation hors zone peuplée ne répondant pas aux critères des scénarios S-1 et S-2.

2. L'IMPLICATION DES SERVICES PRÉFECTORAUX POUR LES VOLS RÉALISÉS EN ZONE PEUPLÉE

2.1. Les vols en zone peuplée représentent un risque de sécurité particulier

Pour limiter le risque de dommages en cas d'accident, la réglementation considère de manière particulière les vols effectués en zone peuplée.

Un aéronef est dit évoluer en zone peuplée lorsqu'il évolue :

- *au sein ou à une distance horizontale inférieure à 50 mètres d'une agglomération figurant sur les cartes aéronautiques en vigueur diffusées par le service d'information aéronautique à l'échelle 1/500 000 ou, à défaut, à l'échelle 1/250 000 ou à l'échelle 1/100 000 ou de toute agglomération lorsque de telles cartes n'existent pas ; ou*
- *à une distance horizontale inférieure à 150 mètres d'un rassemblement de personnes, sauf précision contraire mentionnée dans le présent arrêté.*

Note 1 : cette distance s'élève à 50 mètres dans le cas des vols effectués dans le cadre du scénario S-4.

Note 2 : en zone peuplée, seul le scénario S3 est autorisé pour les activités particulières.

Note 3 : le site Géoportail (<https://www.geoportail.gouv.fr>) permet de disposer d'un certain nombre de cartes. Il est possible en particulier de consulter les interdictions et restrictions de survol pour le loisir ; ces informations sont fournies à titre indicatif et il est de la responsabilité des utilisateurs de respecter la réglementation en vigueur. Il est également possible de consulter à titre d'information la carte appelée OACI-VFR destinée aux usagers de l'espace aérien.

Les vols de drones peuvent se dérouler en zone peuplée dans le cadre d'*activités d'aéromodélisme*, d'*activités particulières* ou d'*expérimentations*.

La réglementation applicable à la pratique de l'*aéromodélisme* dispose qu'en agglomération, seuls les vols effectués au-dessus de l'espace public sont interdits ; les vols effectués au-dessus des espaces privés sont permis sans autre démarche préalable que l'obtention de l'accord du propriétaire des lieux.

Dans les cas des vols effectués à titre d'*expérimentation* ou d'*activités particulières*, l'exploitant est soumis à un ensemble d'exigences :

- dont certaines sont générales et applicables à tout exploitant professionnel de drone :
 - rédaction d'un manuel de procédures (MAP),
 - qualification des télépilotes (examen théorique et formation pratique),
 - déclaration périodique d'activité, précisant les scénarios opérationnels réalisés et les drones utilisés,
 - obligation de définir un périmètre de sécurité au sol en cas de chute du drone,

- accès à une zone réglementée ou contrôlée de l'espace aérien après accord du gestionnaire de la zone ou de l'organisme y rendant les services du contrôle de la circulation aérienne, respect de hauteurs maximales de vol, à proximité des aérodromes par exemple ;
- et d'autres, spécifiques aux vols effectués en zone peuplée (scénario S-3) :
 - homologation du drone par la DGAC si sa masse est supérieure à 2 kg, comportant une obligation d'emport d'un parachute de sécurité,
 - masse maximale du drone limitée à 8 kg, sauf si le drone est captif,
 - vol en vue du télépilote et à une distance maximale du télépilote de 100 m.

Ces exigences, liées à la sécurité des vols, sont définies dans des textes réglementaires, dont les arrêtés Espace et Aéronefs, qui relèvent du ministre chargé de l'aviation civile et dont l'application est surveillée par la DSAC, notamment au travers de ses services en région.

La surveillance de la DGAC s'exerce notamment par l'homologation du drone lorsqu'elle est requise ou par la réalisation de contrôles documentaires effectués par sondage.

Le respect des exigences applicables permet, en particulier pour les vols de drone en zone peuplée, de remplir les objectifs de réduction du risque d'accident et d'atténuation des conséquences d'un accident de drone.

2.2. Les services préfectoraux, destinataires des déclarations de vols en zone peuplée [activités particulières et expérimentations]

En complément des exigences liées à la sécurité des vols, l'article 6 de l'arrêté Espace, prévoit que *les vols effectués en zone peuplée [au titre d'activités particulières ou d'expérimentation] 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.*

2.3. Les objectifs de la déclaration à la préfecture

L'objectif de cette déclaration n'est pas d'introduire un contrôle supplémentaire de la conformité aux exigences liées à la sécurité de l'aviation civile.

En effet, les textes réglementaires liés à la sécurité définissent des exigences spécifiques et renforcées pour les vols effectués en zone peuplée. La surveillance de la conformité des exploitants et des opérations aériennes à l'ensemble de ces exigences est assurée par les services de la DGAC.

Toutefois, et en complément des exigences spécifiques, la déclaration effectuée par les exploitants pour chaque vol permet à la préfecture d'apprécier le contexte dans lequel le vol d'un drone va se dérouler et de s'assurer qu'il ne présente pas de risque en matière d'ordre et de sécurité publics. Si tel est le cas, la préfecture peut prendre des mesures visant à restreindre l'utilisation du drone, voire à l'interdire.

La décision doit être proportionnée au regard de l'objectif recherché, à savoir le maintien de l'ordre public, en fonction des circonstances locales de temps et de lieu.

Ainsi, sans être exhaustives, les situations suivantes pourraient le cas échéant donner lieu à une restriction ou à une interdiction de vol :

- déplacement d'une personnalité dont la sécurité peut être menacée ;
- nombre excessif de déclarations effectuées dans un périmètre restreint, laissant présager des difficultés pour le bon ordre ;
- survol d'un lieu de rassemblement de personnes où sont à craindre des troubles à l'ordre public ;
- vol prévu à proximité d'un incident majeur (accidents graves, incendie, etc.) ;
- protection de services de secours ou de forces de l'ordre lors d'une intervention.

Le préfet peut solliciter auprès des services déconcentrés de la DGAC, l'établissement d'une zone de l'espace aérien dont l'accès aux aéronefs est restreint ou interdit, afin de prévenir un risque pour la sécurité publique. De façon générale, la détermination du statut d'une telle zone, à savoir zone règlementée ou zone interdite, et son établissement se font en concertation avec les services régionaux de la DSAC (voir FAQ).

Note : Un arrêté mis à jour régulièrement fixe la liste des zones interdites à la prise de vue aérienne par appareil photographique, cinématographique ou tout autre capteur.

2.4.Support de déclaration préalable

La déclaration d'activité en zone peuplée peut être réalisée :

- en transmettant le formulaire CERFA 15476 à la préfecture par courriel, courrier postal, ou selon les modalités définies par la préfecture,
- en ligne, via le portail AlphaTango (<https://alphantango.aviation-civile.gouv.fr>).

Chaque préfecture dispose d'une adresse fonctionnelle permettant de recevoir les déclarations via le système Alpha Tango ou le cas échéant pour l'envoi direct du CERFA par voie électronique. Cette adresse fonctionnelle sera régulièrement consultée pour pouvoir répondre dans les délais définis.

2.5.Le Portail AlphaTango : un outil au service des préfectures et des usagers

AlphaTango est un portail web conçu, déployé et géré par la DGAC à destination des utilisateurs d'aéronefs télépilotes ; il remplace le portail Mon Espace Drone et l'étend aux usages de loisir.

Note : les exploitants de drones peuvent continuer à effectuer les déclarations de vols relevant d'activités particulières et d'expérimentations en zone peuplée auprès des préfectures en utilisant un exemplaire papier du formulaire CERFA n°15476.

Le portail Alpha-Tango permet notamment aux exploitants professionnels de :

- déclarer leur activité à la DGAC,
- notifier, conformément à l'article 6.2 de l'arrêté Espace, au ministère des armées les vols qu'ils effectuent hors vue du télépilote ou à plus de 50 m de hauteur dans les secteurs de vol basse hauteur où évoluent des aéronefs militaires (l'utilisation du portail AlphaTango est dans ce cas obligatoire) ;
- déclarer les vols en zone peuplée à la préfecture territorialement compétente.

L'**annexe 1** au présent document décrit de façon détaillée la procédure de déclaration en ligne.

La transmission aux services préfectoraux d'une déclaration de vol en zone peuplée effectuée par un exploitant de drones, via AlphaTango, garantit que :

- d'une part, l'exploitant est à jour de toutes ses obligations de déclaration auprès de la DGAC,
- et d'autre part, que la notification est compatible avec les données déclarées par l'opérateur auprès de la DGAC ; le système Alpha-Tango vérifie que les aéronefs figurant dans la notification du vol sont compatibles avec la mission.

Ces vérifications sont effectuées automatiquement par le système Alpha-Tango avant que la déclaration de vol ne soit transmise aux préfectures ; elle permet ainsi aux services des préfectures de se concentrer sur les vérifications relatives à l'exercice de leurs missions et dispense la préfecture de la diffusion d'un accusé de réception personnalisé à l'exploitant, cet accusé étant généré automatiquement par l'application et transmis en copie à l'exploitant.

3. FAQ – QUESTIONS FRÉQUEMMENT POSÉES

Cette partie a pour objectif d'apporter des réponses concrètes aux questions fréquemment posées par les services préfectoraux lors du traitement des déclarations de vols en zone peuplées.

3.1. Liste de documents et liens utiles

- Arrêté Espace : [arrêté du 17 décembre 2015](#) Arrêté Espace : [arrêté du 17 décembre 2015](#) modifié relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord
- Arrêté Aéronefs : [arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent](#)
- Arrêté Aéronefs : [arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent](#)
- <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031679906&dateTexte=20181126>
- Arrêté du 1^{er} mars 2019 fixant la liste des zones interdites à la prise de vue aérienne par appareil photographique, cinématographique ou tout autre capteur
- Arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir
- Arrêté du 19 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord
- [Arrêté du 12 octobre 2018 fixant la liste des zones interdites à la prise de vue aérienne par appareil photographique, cinématographique ou tout autre capteur](#)
- Code des transports – Article L.6211-3 – Survol des propriétés privées
- Instruction du 29 janvier 2016 du secrétaire d'Etat chargé des transports aux préfets
- Notice [CERFA n° 52053](#) [CERFA n° 52053](#) associé au formulaire CERFA 15476
- Guides de la DGAC :
 - https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Guide_drones_activites_particulieres.pdf
 - https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Guide_aerodelisme_modeles_reduits_drones_d_e_loisir.pdf
 - Préavis https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Guide_drones_activites_particulieres.pdf
 - https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Guide_aerodelisme_modeles_reduits_drones_d_e_loisir.pdf

3.2. Préavis de déclaration

Comment est mesuré le préavis de 5 jours ouvrables ?

Réponse : Le préavis de 5 jours ouvrables prévu dans la réglementation entre la demande et le début des vols s'entend, non compris le jour de la demande et le jour de début des vols. Un jour ouvrable n'est ni dimanche ni un jour férié.

Le décompte du préavis débute lorsque l'ensemble des pièces justificatives systématiquement requises a été reçu par la préfecture. En revanche, toute demande de la préfecture de toute autre pièce justificative, pendant la période de préavis, n'interrompt pas le décompte du préavis de notification.

Réception de l'ensemble des pièces systématiquement requises	Premier jour ouvrable du préavis	Deuxième jour ouvrable du préavis	Troisième jour ouvrable du préavis	Quatrième jour ouvrable du préavis	Cinquième jour ouvrable du préavis	Début du vol
--	----------------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	--------------

Exemple 1 de décompte du préavis – Déclaration de vol effectuée un mardi : après examen, il s'avère que le dossier n'est pas complet ; après transmission à la préfecture des éléments nécessaires, le dossier est déclaré complet le vendredi suivant. Le vol ne pourra être effectué avant le vendredi suivant, le préavis étant décompté pendant les cinq journées ouvrées de samedi, lundi, mardi, mercredi et jeudi. Une demande d'information complémentaire de la préfecture intervenant pendant ces cinq journées, n'interrompt pas le décompte du préavis. Si le dossier avait été déclaré complet le mardi, le vol aurait pu se dérouler le mardi suivant.

Exemple 2 de décompte du préavis – Déclaration de vol effectuée le vendredi 26 avril 2019 : le vol est déclaré complet le jour même ; le premier jour du préavis est le samedi ; le 1^{er} mai étant un le mercredi suivant, le vol ne peut avoir lieu que le samedi suivant, à savoir le 4 mai.

La date de réception du dossier correspond à la date d'arrivée de l'email dans la boîte de réception de la préfecture.

Accusé de réception :

- CERFA 15476 : lorsque la déclaration n'est pas réalisée via AlphaTango, il est **souhaitable** de mettre en place un accusé de réception généré de façon automatique à partir de la messagerie de façon à garantir la traçabilité des échanges en cas de litige.
- AlphaTango : l'exploitant étant en copie de l'email adressé par AlphaTango à la préfecture, un accusé de réception de la préfecture n'est pas utile.

Note : AlphaTango ne permet pas d'effectuer une déclaration de vol qui ne respecterait pas le préavis de 5 jours ouvrables et indique explicitement que ce préavis ne commence qu'à réception d'un dossier complet.

Dois-je rejeter une demande qui ne respecte pas le préavis de 5 jours ouvrables ?

Réponse : Il revient à chaque préfecture d'apprécier l'opportunité d'instruire une déclaration de survol qui n'intervient pas dans les délais de 5 jours (par exemple, le caractère d'urgence, l'objet, la nature de la mission ou tout autre critère).

Une telle déclaration ne pourra être réalisée sur AlphaTango si ces délais ne sont pas respectés, ce qui est bloquant. Il convient d'informer les exploitants qu'en cas de demande tardive, il est impératif de se rapprocher des services de la préfecture.

Il est utile de signifier à l'exploitant avec un nouveau courriel, avec un préavis suffisant avant le vol, toute mesure de restrictions ou d'interdictions dont il ferait l'objet.

3.3. Pièces justificatives complémentaires

Un opérateur doit-il adopter un statut particulier pour devenir exploitant d'aéronefs circulant sans personne à bord ?

Réponse : Pour exploiter des aéronefs qui circulent sans personne à bord, les deux arrêtés du 17 décembre 2015 ne requièrent aucun cadre général, notamment en matière de statut d'entreprise.

Faut-il demander des justificatifs complémentaires à ceux prévus par le formulaire CERFA ou le portail AlphaTango ?

Réponse : La réglementation prévoit que la déclaration de vols en zone peuplée doit être effectuée en utilisant le document CERFA 15476 qui, lui-même, ne mentionne que les pièces justificatives suivantes :

- laissez-passer d'expérimentation, en cas de vols d'expérimentation (cf. modèle en annexe 2), ou accusé de réception de la déclaration d'activité, en cas d'activité particulière,
- justificatifs spécifiques lorsque les vols notifiés s'étendent sur une période supérieure à 7 jours,
- autorisation spécifique délivrée par la DGAC en cas de vol en dehors des limites du scénario S-3 ; de telles autorisations peuvent être, de façon exceptionnelle, accordées par la DGAC sur la base d'un dossier justifiant le maintien d'un niveau de sécurité acceptable.

Note : AlphaTango mentionne les mêmes pièces justificatives (voir annexe 1), à l'exception de l'accusé de réception de la déclaration d'activité dont la vérification par les services des préfectures n'est plus utile du fait des vérifications préalables réalisées par l'application AlphaTango.

Hormis pour ces pièces justificatives, il n'est attendu des services préfectoraux aucun contrôle de la conformité de l'exploitant aux exigences de la réglementation relative à l'aviation civile comme par exemple celles portant sur les qualifications du ou des télépilotes, l'homologation du drone, l'assurance de l'opérateur pour ses activités, le respect d'un périmètre de sécurité ou l'obtention de l'accord préalable des services de la navigation aérienne, le cas échéant. Le respect de ces exigences est de la responsabilité de l'exploitant qui s'y engage dans la déclaration, et la surveillance globale du dispositif relève de la DGAC.

Note : lorsque la déclaration est réalisée via AlphaTango, les contrôles internes effectués par l'application garantissent que :

- l'exploitant est à jour de toutes ses obligations de déclaration,
- la notification est compatible avec les données déclarées à la DGAC (les aéronefs listés dans la notification ont bien été déclarés, avec une référence d'homologation lorsque requise, et pour le scénario opérationnel correspondant aux vols prévus).

Par ailleurs, il est de la responsabilité de l'exploitant de respecter l'ensemble des réglementations applicables qui ne relèveraient pas spécifiquement de l'aviation civile. Cela concerne par exemple, l'occupation du domaine public qui doit répondre à des conditions fixées par l'autorité administrative qui est en charge de sa gestion, généralement la commune et qui prend la forme d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT), l'obligation de respecter le droit des propriétaires des terrains survolés et des personnes filmées ou encore les obligations en matière d'assurance.

Il n'est pas attendu de vérifications supplémentaires de la part des services préfectoraux, en dehors, s'ils le jugent utile, d'une information avec d'autres services locaux (voir ci-dessous le § *Information d'autres acteurs*). Il en résulte que des justificatifs complémentaires ne sont à demander aux exploitants que si les conditions de réalisation des vols, notamment le lieu ou la date, font craindre un risque particulier pouvant conduire à une interdiction ou à une restriction du vol motifs faisant craindre la survenue de troubles à l'ordre ou à la sécurité publics.

Comment puis-je visualiser la zone survolée ?

Réponse : Dans le CERFA N°15476, la zone de vol est indiquée par une adresse et toute autre information peut être apportée dans le champ libre « description du site ». AlphaTango permet de tracer la zone de vol sur un fond cartographique.

Le fichier de type *pdf* joint au message électronique transmis par le système AlphaTango aux services des préfetures, contient la carte elle-même accompagnée d'un lien qui permet de l'ouvrir dans un navigateur internet de façon à pouvoir l'agrandir et s'y déplacer pour mieux apprécier les alentours de la zone de vol.

Il n'est pas prévu que le CERFA et le portail AlphaTango permettent de visualiser précisément la position du télépilote, la trajectoire d'évolution des drones et le périmètre de sécurité. Il est de la responsabilité de l'exploitant de s'assurer que le positionnement du télépilote, que les évolutions des aéronefs ou encore que l'établissement du périmètre de sécurité sont conformes à la réglementation applicable ; ces informations n'ont pas vocation à être contrôlées par la préfecture, sauf dans des cas spécifiques où un risque particulier a été identifié.

Est-il possible d'effectuer une déclaration pour des vols s'étalant sur période supérieure à 7 jours ?

Réponse : Cette possibilité est prévue dans les conditions décrites dans la notice CERFA n° 52053 associé au formulaire CERFA 15476 :

« Toute déclaration pour une plage de dates strictement supérieure à 7 jours (jours de début et de fin compris), correspondant à un besoin d'opérations récurrent et clairement identifié nécessite de joindre des justifications appropriées. Exemples (liste non exhaustive) :

- Contrat d'un donneur d'ordre ;*
- Utilisation récurrente dans une zone de vol hors espace public, avec autorisation du propriétaire du lieu. »*

Note : AlphaTango détecte les demandes pour lesquelles la durée des vols est prévue sur une période supérieure à 7 jours et rappelle à l'exploitant qu'il devra joindre les justificatifs appropriés.

L'objectif de limiter par défaut la durée des vols à 7 jours est de permettre à la préfecture de disposer de prévisions suffisamment fiables sur le contexte dans lequel se dérouleront les opérations pendant la période envisagée. En revanche, une déclaration sur une longue période peut être une façon de réduire la charge administrative de l'exploitant et de la préfecture, lorsque le cadre dans lequel se dérouleront les opérations prévues sont peu dépendantes du contexte général (ex : utilisation récurrente dans une zone de vol hors espace public).

3.4. Signature de la déclaration

Le bloc 6 « Engagement de l'exploitant » du document CERFA 15476 mentionne « Je soussigné, représentant l'exploitant [...] ». Faut-il donc exiger que le document CERFA transmis par l'exploitant comporte sa signature ?

Réponse : Dans un souci de simplification des démarches administratives et afin de permettre une saisie purement numérique du CERFA, qui est disponible en version pdf modifiable, la présence de la signature attestant de son engagement à en respecter les termes n'est pas obligatoire.

Note : dans le cas d'une déclaration réalisée via AlphaTango, l'identification de l'exploitant est assurée par la connexion sécurisée au système, via son login et son mot de passe.

3.5. Information des autres acteurs concernés par les vols de drones en zones peuplées

Faut-il vérifier que les autorités locales ont donné leur accord pour installer un périmètre de sécurité dans le cadre d'une occupation de l'espace public ?

Réponse : Non. Il revient à l'exploitant d'avoir pris ses dispositions pour être en droit d'occuper l'espace public. L'exploitant peut toutefois indiquer cette information s'il le souhaite dans le champ libre sur AlphaTango. Les services préfectoraux peuvent lorsqu'ils le jugent utile, informer une mairie d'une déclaration de vol concernant son agglomération.

Faut-il informer les forces de l'ordre (police nationale, police municipale, gendarmerie nationale, Gendarmerie des Transport Aériens) des notifications reçues dans leur zone d'intervention ?

Réponse : La diffusion de cette information est laissée à la libre appréciation des préfetures après concertation avec les forces de sécurité intérieure afin de définir une stratégie locale (information d'un ou plusieurs services, de toutes les déclarations ou de quelques-unes sur des secteurs prédéfinis).

Faut-il informer les gestionnaires d'aérodrome ou de zones de contrôle terminales (CTR) lorsqu'une notification de vol indique une zone de vol nécessitant un accord préalable de ce gestionnaire ?

Réponse : Non. Il revient à l'exploitant de solliciter les accords requis par notamment les articles 4, 7, 8 ou 9 de l'arrêté Espace. Les services préfectoraux n'ont pas vocation à contrôler la conformité à cette obligation qui s'applique aussi aux vols qui sont réalisés en dehors des agglomérations.

3.6. Réalisation de vols de nuit

Qu'est-ce que la nuit aéronautique ?

Réponse : Selon la réglementation aéronautique, la nuit s'entend comme la période comprise entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile.

En pratique, on peut considérer que :

- pour des latitudes comprises entre 30° et 60° (ex : France métropolitaine), la nuit commence 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil ;
- pour des latitudes inférieures ou égales à 30° (ex : certains territoires d'outremer), la nuit commence 15 minutes après le coucher du soleil et se termine 15 minutes avant le lever du soleil.

La déclaration ne précise pas les horaires de vol. Comment savoir si les vols auront lieu la nuit ?

Réponse : En effet, lorsque la plage de dates déclarée ne se limite pas à un seul jour, la déclaration (CERFA 15476 ou AlphaTango) ne prévoit pas que l'opérateur y indique les horaires de vol.

Il est de la responsabilité de l'exploitant de solliciter une dérogation s'il entend voler la nuit. Cela lui est rappelé dans le document CERFA 15476 et lorsqu'il effectue sa déclaration sur le portail AlphaTango.

Important : la demande de dérogation pour vol de nuit, qui n'est pas limitée aux vols en zone peuplée, et la déclaration préalable aux vols en zone peuplée sont deux processus distincts.

Quelle est la procédure pour accorder une dérogation pour les vols de nuit ?

Réponse : Le quatrième alinéa de l'article 3 de l'arrêté Espace dispose que les vols de nuit au sens du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 sont interdits sauf s'ils ont lieu dans une portion d'espace aérien et selon des modalités assurant une ségrégation d'activité entre cet aéronef et les autres usagers de l'espace aérien (par exemple, une zone règlementée temporaire ou ZRT).

Le quatrième alinéa de l'article 10 de l'arrêté Espace prévoit toutefois que *« des dérogations à l'interdiction d'évoluer de nuit dans le cadre d'activités particulières ou d'expérimentations [...] peuvent être accordées par le préfet territorialement compétent, après avis du service de l'aviation civile et du service de la défense territorialement compétent, le cas échéant sous réserve de la mise en œuvre de mesures particulières permettant d'assurer la compatibilité de la circulation de l'aéronef circulant sans personne à bord avec tous les autres aéronefs. »*

Dans le cas où une demande de dérogation pour vol de nuit est requise, elle doit se faire au travers du formulaire R5-TAAG-4-F2, disponible sur le [site web du ministère de la transition écologique et solidaire](#).

Ce formulaire précise les modalités de dépôt d'une telle demande, à savoir :

- respecter un préavis de 30 jours,
- transmettre le formulaire dûment complété à la préfecture territorialement compétente, en copie à la DSAC territorialement compétente,
- fournir la liste des pièces justificatives à l'appui de la demande.

La préfecture doit alors solliciter l'avis des services du ministère des armées et de la DSAC territorialement compétents. La préfecture peut s'assurer que la DSAC est en copie de la demande de dérogation ; si tel n'est pas le cas, elle la transmet à la DSAC territorialement compétente afin de l'en informer.

Note : Cette procédure et ce formulaire R5-TAAG-4-F2 s'appliquent aussi aux demandes de dérogations aux hauteurs maximales de survol, également prévues à l'article 10.4 de l'arrêté Espace.

3.7. Interdictions de survol

Quels sont les outils réglementaires pour interdire le survol d'une zone par des drones ?

Réponse : Comme pour tout aéronef, le survol de certaines zones du territoire français par un drone peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués (Article L.6211-4 du code des transports).

Les mesures d'interdiction de survol prévues au premier alinéa de l'article L. 6211-4 sont prises par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, lorsque des raisons d'ordre militaire sont invoquées, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la défense (article R.131-4 du code de l'aviation civile).

Ce même article prévoit que, lorsqu'elles présentent un caractère urgent et qu'en outre la zone interdite ne dépasse pas une hauteur de 1 000 mètres au-dessus du sol, et ne concerne pas les zones d'approche immédiate des aérodromes, les mesures d'interdiction de survol peuvent être décidées, pour une durée qui ne peut excéder quatre jours consécutifs, éventuellement renouvelables une fois pour une durée égale:

- en métropole, par arrêté du préfet
- ou, en ce qui concerne les eaux territoriales, du préfet maritime, après consultation du directeur de la région d'aviation civile ou de son.

En zone peuplée, et en application de l'article 6 de l'arrêté Espace, le préfet peut également prononcer une interdiction relative à la déclaration d'un vol effectué pour des motifs d'activités particulières ou d'expérimentation. Il se prononce par une décision individuelle ou par un arrêté d'interdiction précisant les voies et délais de recours, qui se doit d'être nécessaire, proportionné et motivé comme toutes les interdictions en matière de police administrative..

L'interdiction de survol de certains espaces peut-elle être décidée par arrêté municipal ?

Réponse : L'article R.131-4 du code de l'aviation civile prévoit que l'établissement des interdictions de survol relève exclusivement de la responsabilité des ministres chargés de la défense et de l'aviation civile et dans certaines conditions de celle du préfet. Les interdictions de survol sont prises par arrêté de l'un de ces ministres ou de façon conjointe

Le survol de certains espaces peut-il être interdit pour des raisons environnementales ?

Réponse : En l'état actuel de la réglementation, les seules interdictions de survol pouvant être mises en place pour raisons environnementales concernent les réserves naturelles nationales ou les parcs naturels nationaux et doivent avoir été prévues dans le décret de création du parc ou de la réserve nationale. Elles ne s'appliquent en général qu'au cœur de ce parc ou de cette réserve.

Il n'est pas prévu que les zones Natura 2000, par exemple, fassent l'objet d'une interdiction de survol hormis si elles sont le lieu d'un rassemblement de personnes et qu'elles puissent être qualifiées de zone peuplée.

Les zones d'interdiction de survol établies à titre permanent sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique disponible sur le site du Service d'Information Aéronautique (eAIP France, eAIP en vigueur), à la rubrique ENR 5.1 Zones interdites, réglementées et dangereuses. La rubrique ENR 5 décrit l'ensemble des avertissements à la navigation aérienne.

Il existe également des installations pour lesquelles une zone d'interdiction de survol n'a pas été établie mais sur lesquelles sont apposées des marques distinctives en interdisant le survol en-dessous d'une certaine hauteur fixée en fonction des dispositions de l'arrêté de 1957.

Annexe 1

Principales exigences réglementaires applicables lors de l'utilisation d'aéronefs circulant sans personne à bord (extraits de l'arrêté aéronefs)

Ce paragraphe est destiné à mentionner les principales exigences auxquelles doit se conformer un exploitant de drones et qui le cas échéant sont vérifiées par la DGAC ou font l'objet d'une déclaration auprès de ses services. Il convient de se reporter à l'arrêté Aéronefs pour connaître l'ensemble des dispositions applicables.

Attestation de conception

Les aéronefs suivants ne peuvent être utilisés pour des activités particulières qu'après obtention d'une attestation de conception :

- aéronefs de masse supérieure à 25 kg ;
- aéronefs utilisés dans le cadre du scénario S-2 ;
- aéronefs de masse supérieure à 2 kg autres qu'un aérostat captif, utilisés dans le cadre du scénario S-3 ;
- aéronefs utilisés dans le cadre du scénario S-4.

Toutefois, les aéronefs pour lesquels une attestation de conception n'est pas requise ne peuvent être mis en œuvre que si leur exploitant s'est assuré de la conformité à des conditions relatives à la sécurité établies dans l'arrêté aéronefs.

Une attestation de conception est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions suivantes :

- le postulant a effectué les essais et les analyses nécessaires pour démontrer la conformité aux conditions relatives à la sécurité établies conformément au paragraphe 2.2 de l'arrêté aéronefs ;
- le postulant a attesté de cette conformité auprès du ministre chargé de l'aviation civile ;
- le ministre chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application de procédures administratives qu'il a fixées ;
- l'attestation de conception précise les scénarios opérationnels autorisés et les éventuelles limites d'utilisation complémentaires.

Contrôles

Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaires pour s'assurer qu'un aéronef qui circule sans personne à bord et les personnes qui le mettent en œuvre répondent aux dispositions du de l'arrêté aéronefs.

Lors de toute mise en œuvre d'un aéronef qui circule sans personne à bord, une copie de toutes les autorisations requises par l'arrêté aéronefs, ainsi que de tout autre document dont ses annexes prévoient la présentation, doivent être fournis sans délai lors de toute demande d'une autorité. Ces documents peuvent être présentés sous format numérique.

Limitation ou interdiction d'opérations

Le ministre chargé de l'aviation civile peut interdire ou limiter l'utilisation d'un aéronef qui circule sans personne à bord, d'un type d'aéronef ou l'activité d'un exploitant, s'il a connaissance de problème de sécurité pour les personnes ou en cas de non-respect des conditions du présent arrêté par un exploitant ou un télépilote.

Une telle limitation ou interdiction est réalisée au moyen d'une consigne opérationnelle, d'une consigne de navigabilité ou par suspension ou retrait des autorisations, attestations et accusés de réception délivrés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Dans un tel cas, l'activité ne peut reprendre que si des mesures correctives assurant la sécurité des personnes et le respect des dispositions du présent arrêté sont appliquées dans les conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile pour leur mise en œuvre.

L'enregistrement s'effectue par voie électronique, sur le portail internet mis en place par le ministre chargé de l'aviation civile après création d'un compte personnel qui nécessite l'utilisation d'un compte de courrier électronique (Arrêté du 19 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord).

Conditions préalables à l'exploitation

Un exploitant ne peut utiliser un aéronef dans le cadre d'une activité particulière que s'il détient un accusé de réception émis depuis moins de 24 mois par le ministre chargé de l'aviation civile à la suite d'une déclaration d'activité. La déclaration d'activité peut être réalisée 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° 15475.

Tout changement de l'activité modifiant un des éléments de la déclaration d'activité ayant permis la délivrance de l'accusé de réception nécessite la réalisation d'une nouvelle déclaration d'activité.

Manuel d'activités particulières

Un manuel d'activités particulières est requis pour l'exploitation de tout aéronef en activités particulières sauf pour l'exploitation d'un aérostat captif non autonome de masse inférieure ou égale à 25 kilogrammes.

Le manuel d'activités particulières est un document préparé par l'exploitant comprenant au minimum les informations suivantes :

- organisation de l'exploitant ;
- description des activités particulières, y compris le cas échéant les vols de formation pratique des télépilotes, et pour chaque type d'activité :
 - scénarios réalisables ;
 - aéronefs utilisables ;
 - partage de responsabilités lorsque plusieurs personnes sont nécessaires pour la mise en œuvre de l'aéronef en sécurité ;
- niveau de compétence des télépilotes, formation théorique et pratique, évaluation périodique de maintien de compétence. Dans le cas où une partie de la formation est déléguée à un organisme, cette section peut faire référence au manuel d'activités particulières de l'organisme de formation ;
- liste des télépilotes disposant des compétences nécessaires avec la correspondance des aéronefs qu'ils sont aptes à piloter, des activités qu'ils sont aptes à réaliser, et des autres personnes nécessaires pour la mise en œuvre des aéronefs en sécurité ;
- description du processus de compte-rendu, d'analyse et de suivi d'événements ;
- procédures générales de mise en œuvre des aéronefs, en particulier :
 - préparation du vol ;
 - protection des tiers au sol ;

- procédures générales en vol, notamment gestion de la conformité aux règles de l'air
- pour chaque type d'aéronef : limitations, performances, procédures normales et d'urgence, basées le cas échéant sur les données du manuel d'utilisation, auquel il est possible de faire référence, et complétées en tenant compte des spécificités de l'exploitant et de ses activités.

Niveau de compétences des télépilotes

L'arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir définit le niveau de compétences nécessaires. Les télépilotes peuvent suivre, le cas échéant, des formations complémentaires déterminées par l'exploitant pour réaliser les activités particulières concernées.

Annexe 2

Description du processus de déclaration des vols en zone peuplée via le portail Alpha-Tango

Remarque préliminaire : la démarche en ligne de déclaration en zone peuplée d'activités particulières et d'expérimentations prévue par l'arrêté Espace étant commune avec la notification des vols à l'attention du ministère des Armées, le terme générique de "notification" a été retenu pour des raisons pratiques pour décrire dans la suite les deux démarches.

1. La démarche en ligne débute par un rappel général aux opérateurs sur d'éventuelles autres démarches qu'ils auraient à engager pour pouvoir réaliser leurs vols

Important:

- Vous recevrez en fin de démarche un courriel de confirmation. Ce courriel ne signifie pas que le vol enregistré est réglementairement possible; d'autres autorisations peuvent être requises (vols en espaces aériens contrôlés ou réglementés, à proximité des aérodromes, vols de nuit hors espace ségrégué). Dans le cas d'une notification de vol vers une préfecture, ce courriel ne constitue pas non plus un accusé de réception de la préfecture, qui reste susceptible de prendre une mesure d'interdiction ou de restriction du vol.
- Cas des vols dans Paris: en raison de la zone interdite P23, une autorisation explicite de la préfecture de Police de Paris est requise avant le vol.
- Avant la première notification de vol vers une préfecture, contactez-la afin de déterminer les éventuels justificatifs complémentaires requis (ex: plan détaillé avec zone d'exclusion des tiers).

2. L'exploitant décrit le contexte général du vol :

Général

Date de début des vols*

Environnement*

Pilotage de l'aéronef* En vue du télépilote Hors vue du télépilote

Les informations ci-dessus sont nécessaire pour déterminer à qui doit être adressée la notification et si le préavis minimal requis par le destinataire est respecté.

- Vols en zone peuplée : la préfecture territorialement compétente
- Vol hors vue ou à plus de 50m de hauteur dans une zone de manoeuvre ou d'entrainement militaire active : ministère des Armées

Environnement*

- Hors zone peuplée
- En agglomération
- À proximité d'un rassemblement de personnes


Pilotage de l'aéronef* En vue du télépilote Hors vue du télépilote

Vol à plus de 50m de hauteur dans une zone de manoeuvre ou d'entrainement militaire active* Oui Non

3. Le système en déduit qui sera le destinataire de la notification (ministère des Armées, préfecture ou aucun des deux, notamment si les préavis requis ne sont pas respectés et auquel cas, la notification n'est pas acceptée.)

Dans le cas d'une notification de vol en zone peuplée, les messages suivants peuvent s'afficher :

Cette notification sera adressée à la préfecture territorialement compétente (sous réserve du respect du préavis minimal de 5 jours ouvrables).

 À ce stade de la déclaration, la vérification des règles de préavis ne tient pas compte de l'horaire exact du vol, ni du lieu du vol et donc d'un possible décalage horaire. C'est pourquoi il est possible qu'une fois ces informations connues, la notification soit rejetée au moment de sa validation finale, s'il s'avère que les règles de préavis ne sont pas respectées.

Le vol doit être notifié à la préfecture, mais il est encore trop tôt :

Ces vols nécessitent une notification à la préfecture territorialement compétente. Toutefois il est encore trop tôt pour la réaliser: le préavis maximal est de 1 mois (préavis minimal: 5 jours ouvrables).

Le vol devait être notifié à la préfecture, mais il est trop tard :

Ces vols nécessitent une notification à la préfecture territorialement compétente. Toutefois il est trop tard pour la réaliser: le préavis minimal est de 5 jours ouvrables (sans compter le jour de la notification et le jour de début des vols). Les vols ne pourront être entrepris que si la notification a précédemment été réalisée.

Votre vol devait être notifié à la préfecture territoriale compétente avec un préavis minimum de 5 jours ouvrables. Le vol ne pourra être entrepris que si cette notification a déjà été réalisée.

Par ailleurs, en cas d'un vol hors vue en zone peuplée, le message d'alerte suivant s'affiche :

Attention: les vols hors vue du télépilote en zone peuplée ne sont possibles que dans le cadre d'une autorisation spécifique délivrée par la DGAC (copie à fournir à la préfecture).

3. L'exploitant indique les dates et heures de vol

Opérations prévues

Dates et heures de vol ⓘ

Rappel : Les vols de nuit hors espace ségrégué nécessitent une dérogation préfectorale à demander séparément.

Date début	14/06/2018
Heure de début de vol (heure locale, au format 24h)	<input type="text"/> h <input type="text"/> min
Date fin*	JJ/MM/AAAA ⓘ
Heure de fin de vol (heure locale, au format 24h)	<input type="text"/> h <input type="text"/> min ⓘ

Si la plage saisie est d'une durée supérieure à 7 jours, le message d'alerte suivant s'affiche :

Date début	27/11/2018
Heure de début de vol (heure locale, au format 24h)	10 h 00 min
Date fin*	05/12/2018 ⓘ
Heure de fin de vol (heure locale, au format 24h)	18 h 00 min ⓘ

La plage de dates est supérieure à 7 jours: le besoin devra être dûment justifié auprès de la préfecture.

4. L'exploitant indique le type d'opération

Type de vol ⓘ

Type d'opération Activités particulières Expérimentations

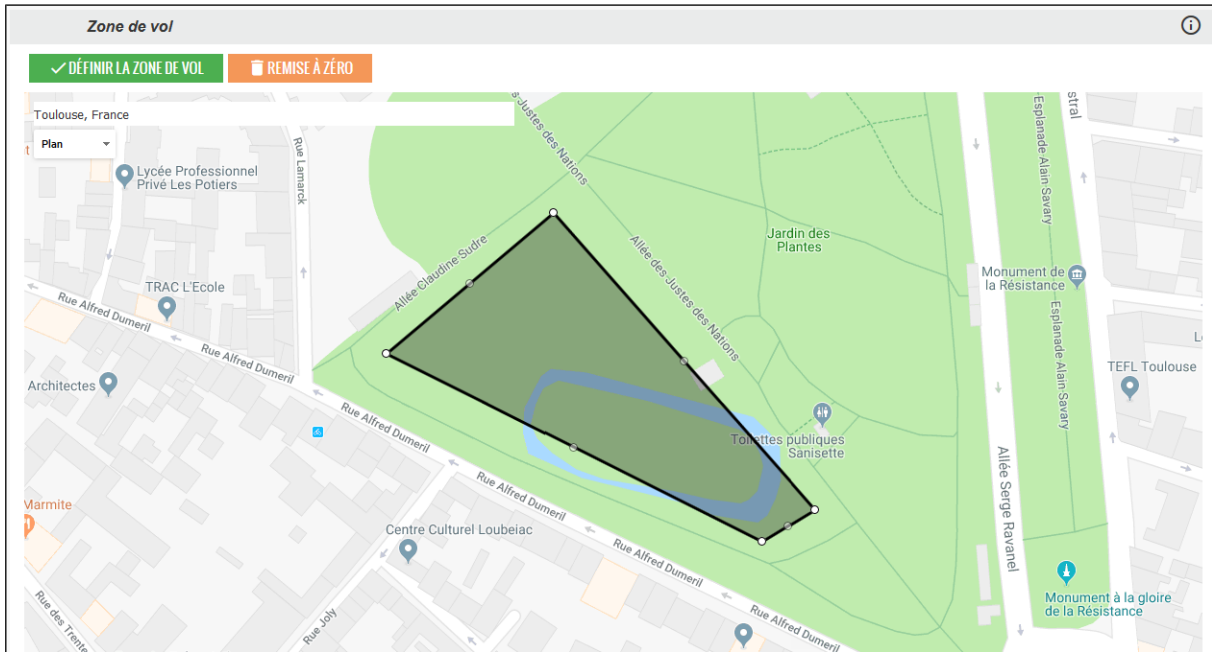
5. L'exploitant indique le scénario opérationnel

<p>Scénario opérationnel* <input type="radio"/> S-2 <input type="radio"/> S-4</p> <p>(ou équivalent en cas d'autorisation spécifique ou d'expérimentation)</p>

Note : pour les scénarios S-1 et S-3, le scénario est déterminé automatiquement par le portail Alpha Tango:

<p>Scénario opérationnel* S-3</p> <p>(ou équivalent en cas d'autorisation spécifique ou d'expérimentation)</p>

6. L'exploitant représente la zone de vol prévue :



6. L'exploitant vérifie la commune et le code postal

La commune et le code postal sont normalement définis automatiquement à partir du dessin sur la carte : l'exploitant doit toutefois contrôler ces informations pour éviter les erreurs de localisation.

Dans certains territoires outremer, la commune et le code postal sont à saisir manuellement.

Commune de*	Toulouse
Code postal*	31400

7. L'exploitant indique l'adresse et décrit le site :

Adresse/description du site*	<p>Indiquer ici l'adresse du site et donner toute précision utile sur le site. Cliquez sur l'icone d'information pour le détail des informations attendues.</p>	
-------------------------------------	---	--

Indiquer ici l'adresse du site et donner toute précision utile sur le site. Préciser notamment:

- si le vol empiète ou non sur l'espace public (*) (si oui, décrire les démarches prévues pour sécuriser l'espace public pendant les vols)
- si d'autres sites sont prévus dans le cadre de la même mission (ces autres sites devront alors faire l'objet de notifications séparées)

(*) Rappel: l'espace public en agglomération est constitué des voies publiques ainsi que des lieux ouverts au public, c'est-à-dire dont l'accès est libre (plages, jardins publics, promenades publiques...) ou dont l'accès est possible, même sous condition, dans la mesure où toute personne qui le souhaite peut remplir cette condition (paiement d'un ticket d'entrée par exemple).

8. L'exploitant précise la hauteur maximale d'évolution prévue :

Hauteur maximale de vol (m)*

9. L'exploitant précise les autres informations utiles :

Autres informations utiles

Indiquer ici toute information permettant à la préfecture de mieux appréhender la nature des opérations prévues. Préciser notamment:

- les jours et les créneaux horaires, en motivant ces choix si nécessaire (ex: jour de fermeture pour un musée ou en dehors des heures des sortie et de récréation pour un établissement scolaire)
- l'objet de la mission: ce qui va être filmé, pour quel client final, dans quels objectif etc.

Autres informations utiles

10. L'exploitant déclare la liste des aéronefs susceptibles d'être utilisés

Seuls les aéronefs déclarés compatibles avec le scénario opérationnel indiqué sont présentés. Si aucun aéronef n'est listé, c'est que les aéronefs déclarés ne sont pas en état de validité ou ne sont pas compatibles avec le scénario opérationnel des vols prévus. Dans ce cas, la notification de vol ne peut être réalisée.

Aéronefs susceptibles d'être utilisés

Cocher le ou les aéronef(s) susceptible(s) d'être utilisés. Seuls les aéronefs déclarés compatibles avec le scénario opérationnel indiqué sont présentés (si aucun aéronef n'est listé, c'est que les aéronefs déclarés ne sont pas en état de validité ou ne sont pas compatibles avec le scénario opérationnel des vols prévus. Dans ce cas, la notification de vol ne peut être réalisée).

<input type="checkbox"/> UAS-FR-23 (valide jusqu'au 05/07/2018) NomConstructeur - NomModèle- n/s 1234 - Multirotors	S1 S2 S3
--	----------

11. L'exploitant déclare un correspondant joignable pendant toute durée de réalisation des vols

Exploitant	
Nom	Monsieur Jean DUPOND
N° d'exploitant déclaré	ED5797
Contact joignable pendant les vols :	
Civilité*	<input type="radio"/> Madame <input checked="" type="radio"/> Monsieur
Nom*	DUPOND
Prénom*	Jean
Téléphone portable*	123456789
Courriel*	jean.dupond@test.com

12. Un rappel précise les pièces justificatives complémentaires à fournir

Pièces justificatives
Les pièces justificatives décrites ci-après devront être adressées à la préfecture territorialement compétente dès réception du courriel d'envoi de la présente notification, dont vous recevrez copie. Le préavis de 5 jours ouvrables ne commence qu'à réception d'un dossier complet. Courriel de la préfecture: 75@test.com Objet à faire figurer dans le courriel d'envoi des justificatifs: conserver l'objet du courriel de notification (le plus simple est de faire 'Transférer' ou 'Faire suivre' à partir de ce courriel).
Pièces à transmettre :
- Tout document spécifique éventuellement requis par cette préfecture (dans le cas d'une première demande auprès d'une préfecture, il faut impérativement la contacter pour connaître les éventuels documents spécifiques exigés. Ex: plan détaillé du site décrivant la zone de vol et la zone d'exclusion des tiers). - Pièces justifiant une notification d'une durée supérieure à 7 jours. Cas d'une plage de date notifiée supérieure à 7 jours - Autorisation spécifique délivrée par la DGAC autorisant les vols hors vue du télépilote en zone peuplée. Cas dérogatoire d'une notification de vol hors vue en zone peuplée


13. L'exploitant doit prendre connaissance du texte d'engagement et identifier le déclarant

Engagement	
J'atteste la sincérité des informations déclarées et je m'engage à réaliser les vols dans les conditions décrites.	
Je reconnais être informé que le courriel d'accusé de réception de la présente déclaration ne signifie pas que le vol est réglementairement possible et qu'il m'appartient de m'en assurer et d'obtenir les accords complémentaires éventuellement requis.	
Je m'engage à respecter l'ensemble des dispositions réglementaires applicables pour les opérations prévues, et en particulier : - respecter les exigences applicables aux aéronefs et aux conditions de leur exploitation ; notamment ne pas mettre en oeuvre l'aéronef dans des conditions où il y aurait un risque pour les autres aéronefs ou pour les personnes et les biens au sol, y compris en cas de panne probable - respecter les droits à l'image, à la vie privée et à la propriété privée des autres personnes.	
Je déclare qu'une assurance couvrant les risques liés aux opérations prévues a été contractée.	
Date	08/06/2018
Nom*	
Prénom*	
Qualité (personnes morales)	


ENREGISTRER

14. L'exploitant doit vérifier les données déclarées et cliquer sur **ENREGISTRER**

Si un champ obligatoire n'a pas été rempli, une alerte s'affiche :

Hauteur maximale de vol (m)*	<input type="text"/>	
Ce champ est obligatoire		

Si le préavis de 5 jours ouvrables (tenant compte à ce stade de l'heure de début de vol et d'un possible décalage horaire) n'est pas respecté, un message bloquant s'affiche :

 Dans le cas d'une notification à la préfecture : l'appel au service doit être fait 5 jours ouvrables avant la date de début de vol (sans compter le jour de la notification et le jour de début des vols) et au maximum 1 mois à l'avance. ✕

15. Si la déclaration est validée, un email est généré par AlphaTango

Cet email est adressé à la préfecture territorialement compétente, avec copie à l'exploitant et au contact désigné dans la déclaration (si différent).

Cet email contient un résumé de la déclaration et, en pièce jointe, un fichier pdf reprenant les données déclarées, y compris la carte* de la zone de vol dessinée par l'exploitant.

* la carte est accompagnée d'un lien cliquable qui permet de l'ouvrir dans un navigateur internet de façon à pouvoir zoomer ou se déplacer dans la carte pour mieux apprécier les alentours de la zone de vol.

16. Dès réception de l'email, l'exploitant doit adresser les éventuelles pièces justificatives complémentaires à la préfecture.

Voir le rappel au § 12.

17. La notification est ajoutée dans la liste des vols notifiés par l'exploitant

A partir de cette liste il peut :

- modifier la notification d'un vol qui n'a pas commencé

Remarque : si la modification ne respecte pas le préavis de 5 jours ouvrables, une alerte (non bloquante) s'affiche :

Cette notification sera adressée à la préfecture territorialement compétente.
Attention : vous êtes en train de modifier une notification de vol sans respecter le préavis normal de 5 jours ouvrables: vous ne pouvez continuer que si vous avez reçu l'accord de la préfecture.

La modification d'une notification de vol entraîne un email d'annulation et une email pour la nouvelle notification.

- supprimer une notification de vol

La suppression d'une notification de vol entraîne un email d'annulation.

Annexe 3

Modèle de laissez-passer d'expérimentation



DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Laissez-passer provisoire

Temporary permit to Fly

1) Le présent laissez-passer délivré conformément à l'article R133-1 du code de l'Aviation civile est relatif à l'aéronef
This Permit to Fly issued pursuant to article R133-1 of French Civil Aviation Code is relative to the aircraft

Constructeur : <i>Manufacturer</i>	Type : <i>Type</i>	N° de série : <i>Serial number</i>
Catégorie <i>Category</i>	Marques distinctives <i>Nationality and registration markings</i>	

2) Il est attribué à (nom, adresse)

Granted to (name, address)

3) Aux fins de

In order to

4) Ce document est valide

This document is valid

5) Documents associés au présent laissez-passer

Documents associated with this permit

6) Limitations, restrictions et observations particulières

Limitations, specific restrictions and observations

Limitation au territoire français <i>Limited to french Territory</i> OUI <input type="checkbox"/> YES NON <input type="checkbox"/> NO	Présentation publique autorisée <i>Air show authorised</i> OUI <input type="checkbox"/> YES NON <input type="checkbox"/> NO	Transport de passagers autorisé <i>Passenger authorised</i> OUI <input type="checkbox"/> YES NON <input type="checkbox"/> NO
---	---	--

Date

Pour le Ministre chargé de l'aviation civile

Ce document comporte un verso