

**Auteur** : Valérie Warzée-Caverenne, MR

**Département** : Secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et Secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au Premier Ministre

**Sous-département** : Environnement, Énergie, Mobilité et Réformes institutionnelles

**Titre** : La réglementation pour l'utilisation de drones à des fins civiles et commerciales. (QO 17456)

**Date de dépôt** : 13/05/2013

**Date publication** : 17/06/2013, 20122013

### ***Question***

Les drones sont des aéronefs capables de voler et d'effectuer une mission sans présence humaine. Si certains types requièrent l'assistance d'un pilote au sol, d'autres sont entièrement autonomes et peuvent même prendre des décisions opérationnelles. Les drones sont également appelés UAV, pour Uninhabited Aerial Vehicle. Si les drones ont une vocation militaire, ils sont également appelés à jouer un rôle dans le domaine civil, notamment des missions de surveillance et d'observation, à caractère scientifique, dans le cas d'urgences telles des catastrophes naturelles, des missions de sauvetage, l'inspection d'ouvrages d'art, ou encore dans le cadre de la réalisation de cartographies,... pour ne citer que quelques exemples de leur intérêt. Il y a également un intérêt croissant pour un usage commercial des drones, je pense en particulier à certains projets aux États-Unis qui attendent une modification législative devant permettre cet usage commercial. Dans ma commune de Hamois, nous allons mener une campagne contre une espèce invasive de moustique, le moustique japonais ou *aedes japonicus*. Nous aurions aimé pouvoir utiliser un drone afin de repérer les niches potentielles de l'insecte. Malheureusement ce n'est pas possible. Il n'existe pas de réglementation en la matière. Un drone est, semble-t-il, actuellement soumis à la réglementation qui s'applique aux aéromodèles, à savoir la circulaire CIR/GDF-01, qui n'est pas en phase avec l'usage que nous pourrions en faire dans un cas comme celui que j'évoque. Il est toutefois possible de demander des autorisations spéciales. 1. a) Une réflexion visant la mise en place d'une réglementation applicable aux drones est-elle en cours? b) Si oui, quel est le calendrier établi? c) Si non, pour quand est-ce prévu? d) En l'attente, confirmez-vous que l'utilisation d'un drone par une commune pour l'objet décrit n'est actuellement pas possible? e) Quels types d'autorisations spéciales peuvent être accordés par la Direction générale du transport aérien (DGTA)? 2. L'aspect "protection de la vie privée" ne peut bien sûr pas être dissocié de certaines utilisations du drone. Comment en sera-t-il tenu compte dans l'élaboration éventuelle d'une nouvelle réglementation? 3. Dans notre pays, les drones ne peuvent être utilisés pour un usage commercial. Pensez-vous que cela va changer?

**Date publication** : 04/10/2013, 20122013

### ***Réponse***

Mes services (la DGTA) élaborent en ce moment une proposition d'arrêté royal conformément au plan d'approche approuvé le 22 mai 2012. Ce projet prévoit une réglementation spécifique à l'usage des aéronefs sans pilote à bord dans l'espace aérien belge et fixe les conditions sur le plan technique et dans les domaines de la formation des pilotes, de l'organisation de l'exploitant et de la maintenance, dans le but de garantir une sécurité optimale lors des vols, tant pour les autres utilisateurs de l'espace aérien que pour les personnes et les biens au sol. Les vols sont autorisés par exploitant, ce qui implique que les chiffres portent sur le nombre d'autorisations délivrées mais que le nombre de vols est susceptible d'être supérieur étant donné que l'exploitant peut effectuer plusieurs vols durant la période pour laquelle il a reçu l'autorisation de voler. VLOS = à portée de vue du pilote BLOS = hors de portée de vue du pilote[GRAPH: 2012201312737-14-395-frnl] Aucun vol n'a été refusé pour autant qu'il n'avait pas lieu dans un espace aérien contrôlé ni à des fins commerciales, dans le sens du travail aérien. C'est la position adoptée par la DGTA, depuis l'époque de Monsieur le Ministre, Etienne Schouppe, qui consiste à interdire de tels vols étant donné qu'ils requièrent les documents suivants : l'immatriculation de l'aéronef, un certificat de navigabilité et une autorisation de travail aérien. Pour l'heure, ces documents ne peuvent pas être délivrés pour un aéronef sans pilote à bord. Pour ce qui est de la procédure de demande, il n'y a pas de réponse claire à cet égard. Le délai de traitement dépend largement de l'exhaustivité du dossier et de la complexité du vol quant à la localisation, l'altitude ou la zone survolée. Le fait qu'il s'agisse ou non d'un nouvel opérateur/appareil joue également un rôle. Les procédures de routine durent en moyenne de six à huit semaines. La durée des nouvelles procédures est susceptible de varier de trois à dix-huit mois. Hormis dans le cas particulier du dossier " Mercator " concernant un vol international à très haute altitude, Belgocontrol n'a jusqu'à présent jamais accordé d'autorisation de vol dans un espace aérien contrôlé. La pierre d'achoppement demeure l'absence de technologie permettant d'appliquer le principe " detect and avoid " en vol. Tant qu'il n'existe pas de moyen permettant d'écarter les aéronefs sans pilote à bord de la trajectoire d'autres appareils ou, à tout le moins, de les voir sur le radar de telle sorte que le contrôle aérien puisse garantir la séparation, il reste très difficile, pour des raisons évidentes de sécurité, de permettre aux aéronefs sans pilote à bord d'accéder à l'espace aérien à des altitudes où volent d'autres aéronefs avec pilote à bord. Des essais sont actuellement en cours à des altitudes où ne vole aucun aéronef avec pilote à bord afin de déterminer de quelle manière et par quels moyens alternatifs la navigation aérienne sans pilote peut être autorisée. La concertation est encore en cours. Il est impossible de se prononcer en l'état sur la question de l'utilisation d'un drone pour combattre le moustique japonais. Il faut en effet tenir compte tant des caractéristiques de l'appareil que de l'expérience des pilotes, de la zone concernée, des risques par rapport à la circulation aérienne ainsi que de la population. Un dossier complet devrait être soumis le cas échéant. En ce qui concerne la protection de la vie privée, la question est actuellement en concertation avec les services du SPF Intérieur, en vue d'une cohérence dans les pratiques administratives respectives.