

**LOI n° 2016-1428 du 24 octobre 2016**  
**relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils (1)**

NOR: DEVX1614320L

ELI:

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2016/10/24/DEVX1614320L/jo/texte>

Alias: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2016/10/24/2016-1428/jo/texte>

<b>TEXTE OFFICIEL</b>	<b><i>Commentaires (au 20/11/2016)</i></b>
<p>L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté, Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :</p>	<p><i>Les décrets d'application de cette loi devraient être promulgués d'ici fin juin 2017 (fin juin 2018 pour les dispositifs de signalement). D'ici là, ce sont les arrêtés du 17 décembre 2015 qui continuent à régir les activités aéromodélistes.</i></p> <p><i>En fait, la loi du 24/10/2016 complète les arrêtés du 17 décembre 2015 sans les abroger.</i></p>
<p style="text-align: center;"><b>Article 1</b></p> <p>L'article L. 6111-1 du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° Au début, est ajoutée la mention : « I.-» ;</p> <p>2° Sont ajoutés des II et III ainsi rédigés :</p> <p>« II.-Par dérogation au I, les aéronefs circulant sans personne à bord et opérés par un télépilote au sens de l'article L. 6214-1, dont la masse n'excède pas 25 kilogrammes, ne sont pas soumis à l'obligation d'immatriculation.</p> <p>« Les aéronefs circulant sans personne à bord et opérés par un télépilote au sens du même article L. 6214-1 sont soumis à un régime d'enregistrement par voie électronique si leur masse est supérieure ou égale à un seuil fixé par voie réglementaire, qui ne peut être supérieur à 800 grammes.</p> <p>« Les modalités d'application du présent II, à l'exception de la définition du seuil mentionné au deuxième alinéa, sont fixées par décret en Conseil d'État.</p> <p>« III.-Par dérogation au I, certains aéronefs non mentionnés au II sont exemptés de l'obligation d'immatriculation en raison de leurs caractéristiques particulières. La liste des catégories de ces aéronefs et les modalités d'application du présent III sont fixées par décret en Conseil d'État. »</p>	<p><i>Tous les aéromodèles radiocommandés de plus de 25 kg continuent à faire l'objet d'une procédure d'autorisation de vol conformément à l'annexe 1 de 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</i></p> <p><i>Tous les aéromodèles d'une masse comprise entre 800g et 25 kg devront désormais faire l'objet d'un enregistrement via Internet.</i></p>

## Article 2

Le titre Ier du livre II de la sixième partie du code des transports est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

« Chapitre IV

« Règles relatives à la circulation des aéronefs opérés sans personne à bord

« Art. L. 6214-1.-Le télépilote est la personne qui contrôle manuellement les évolutions d'un aéronef circulant sans personne à bord ou, dans le cas d'un vol automatique, la personne qui est en mesure à tout moment d'intervenir sur sa trajectoire ou, dans le cas d'un vol autonome, la personne qui détermine directement la trajectoire ou les points de passage de cet aéronef.

« Art. L. 6214-2.-Tout télépilote doit avoir suivi une formation visant à permettre le contrôle de l'évolution des aéronefs circulant sans personne à bord, en sécurité et dans le respect des règles et des conditions d'emploi relatives à la navigation aérienne. Cette obligation n'est pas applicable à l'utilisation de loisir d'aéronefs circulant sans personne à bord, lorsque leur masse est inférieure à un seuil fixé par voie réglementaire. Ce seuil ne peut être supérieur à 800 grammes.

« Les objectifs et les modalités de la formation, les modalités de vérification de son assimilation ainsi que les modalités de reconnaissance par équivalence d'autres formations sont précisés par voie réglementaire."

« Art. L. 6214-3.-Pour certaines opérations professionnelles effectuées hors vue du télépilote, ce dernier doit être détenteur d'un titre dont les modalités de délivrance, de retrait et de suspension sont fixées par décret en Conseil d'État.»

*Cet article précise la notion de "télépilote" sans changer les obligations de celui-ci telles que définies dans les arrêtés du 17 décembre 2015.*

*La formation des télépilotes faisant évoluer des modèles de plus de 800 g devient obligatoire.*

*Cet alinéa peut laisser supposer que les formations de type "Ailes Bleues" pour l'UFOLEP-SAM-CLAP ou QPDD pour la FFAM pourront dispenser leur titulaire de se soumettre à cette formation.*

### Article 3

Le titre II du livre IV du code de la consommation est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« Dispositions relatives aux aéronefs circulant sans personne à bord

« Art. L. 425-1.-Les fabricants ou importateurs d'aéronefs circulant sans personne à bord incluent dans les emballages de leurs produits ainsi que dans les emballages de leurs pièces détachées une notice d'information relative à l'usage de ces aéronefs. Cette notice rappelle les principes et les règles à respecter pour utiliser ces appareils en conformité avec la législation et la réglementation applicables.

« L'obligation définie au premier alinéa s'impose au vendeur d'un aéronef d'occasion.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

*La commercialisation des aéromodèles devra être accompagnée d'une information du consommateur concernant les règles à respecter.*

*Quid des aéromodèles achetés via internet ?*

*ATTENTION ! Nul n'étant sensé ignorer la loi, les responsabilités en cas d'incident risquent d'être imputées à l'utilisateur final.*

*Id. pour le marché de l'occasion, mais ici le vendeur devra apporter la preuve qu'il a bien fourni les documents nécessaires.*

### Article 4

I.-La section 5 du chapitre II du titre Ier du livre II du code des postes et des communications électroniques est complétée par un article L. 34-9-2 ainsi rétabli :

« Art. L. 34-9-2.-Les aéronefs circulant sans personne à bord, d'une masse supérieure à un seuil fixé par voie réglementaire, qui ne peut être supérieur à 800 grammes, sont équipés d'un dispositif de signalement lumineux et d'un dispositif de signalement électronique ou numérique.

« Sont exemptés de l'obligation définie au premier alinéa les aéronefs circulant sans personne à bord et qui sont opérés dans un cadre agréé et dans des zones identifiées à cet effet.

*Obligation de signalement lumineux et électronique ou numérique, cependant les dispositifs n'en sont encore qu'au stade de prototype et leur coût maximum n'est pas évoqué.*

*La pratique en club ET sur un terrain agréé dispense de ces dispositifs.*

« Un décret en Conseil d'État précise les objectifs des dispositifs mentionnés au même premier alinéa et les conditions dans lesquelles des aéronefs circulant sans personne à bord sont exemptés de l'obligation définie audit premier alinéa. »

II.-Le chapitre IV du titre Ier du livre II de la sixième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 2 de la présente loi, est complété par des articles L. 6214-4 et L. 6214-5 ainsi rédigés :

« Art. L. 6214-4.-Les aéronefs circulant sans personne à bord et d'une masse supérieure à un seuil fixé par voie réglementaire, qui ne peut être supérieur à 800 grammes, sont équipés d'un dispositif de limitation de capacités.

« Sont exemptés de l'obligation définie au premier alinéa les aéronefs circulant sans personne à bord et qui sont opérés dans un cadre agréé et dans des zones identifiées à cet effet.

« Un décret en Conseil d'État précise les objectifs du dispositif mentionné au même premier alinéa ainsi que les conditions dans lesquelles des aéronefs circulant sans personne à bord sont exemptés de l'obligation définie audit premier alinéa.

« Art. L. 6214-5.-Tout aéronef circulant sans personne à bord et d'une masse supérieure à un seuil fixé par voie réglementaire, qui ne peut être supérieur à 800 grammes, est équipé d'un dispositif de signalement sonore qui se déclenche en cas de perte de contrôle des évolutions de l'appareil ou de perte de maîtrise de la trajectoire de l'appareil par son télépilote.

« Sont exemptés de l'obligation définie au premier alinéa les aéronefs circulant sans personne à bord et qui sont opérés dans un cadre agréé et dans des zones identifiées à cet effet.

« Un décret en Conseil d'État précise les objectifs du dispositif mentionné au même premier alinéa ainsi que les conditions dans lesquelles des aéronefs circulant sans personne à bord sont exemptés de l'obligation définie audit premier alinéa. »

III.-Les I et II entrent en vigueur le 1er juillet 2018. Toutefois, pour les aéronefs circulant sans personne à bord enregistrés en application de l'[article L. 6111-1 du code des transports](#) avant le 1er juillet 2018, les I et II du présent article ne

*Id. remarque ci-dessus. Les décrets d'application devraient apporter plus de précisions à ce sujet.*

*Id. remarques ci-dessus. Les décrets d'application devraient apporter plus de précisions à ce sujet.*

*"Sursis" de 6 mois pour les "bons élèves" qui auront enregistré leurs aéronefs de plus de 800 g avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018*

s'appliquent qu'à compter du 1er janvier 2019. L'article L. 6214-5 du même code n'est pas applicable aux aéronefs enregistrés en application de l'article L. 6111-1 dudit code avant le 1er juillet 2018.

### Article 5

Le chapitre II du titre III du livre II de la sixième partie du code des transports est complété par une section 6 ainsi rédigée :

« Section 6

« Aéronefs circulant sans personne à bord

« Art. L. 6232-12.-Est puni de six mois d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait pour un télépilote de faire survoler, par maladresse ou négligence, par un aéronef circulant sans personne à bord, une zone du territoire français en violation d'une interdiction prononcée dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 6211-4.

« Est puni d'un an d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait pour un télépilote :

« 1° D'engager ou de maintenir un aéronef circulant sans personne à bord au-dessus d'une zone mentionnée au premier alinéa du présent article ;

« 2° De ne pas se conformer aux prescriptions de l'article L. 6211-4.

« Art. L. 6232-13.-Le télépilote reconnu coupable d'une des infractions prévues à l'article L. 6232-12 du présent code ou de l'infraction prévue à l'[article 223-1 du code pénal](#) encourt également la peine complémentaire de confiscation de l'aéronef circulant sans personne à bord qui a servi à commettre l'infraction. »

*Les sanctions : Même si les "délinquants" volontaires écoperont d'une peine plus lourde, les "maladroits" ne seront pas exonérés.*

*Il faut noter que ces sanctions sont d'ores et déjà applicables.*

*La carte complète des zones non survolables (ou restreintes) pour l'utilisation des drones civils est d'ores et déjà disponible à l'adresse suivante : <https://www.geoportail.gouv.fr/carte>*

*(Fonds de carte --> Territoires et transports -->Restrictions pour drones de loisirs)*

*Les cartes OACI sont consultables en ligne sur le site Géoportail :*

*<https://www.geoportail.gouv.fr/actualites/carte-aeronautique-oaci-2016>*

## Article 6

I.-Le livre VII de la sixième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 6761-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'article L. 6111-1 est applicable en Nouvelle-Calédonie dans sa rédaction résultant de la [loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016](#) relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. » ;

2° L'article L. 6762-1 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : « , à l'exception de celles du chapitre IV du titre Ier » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« La section 6 du chapitre II du titre III du livre II est applicable en Nouvelle-Calédonie dans sa rédaction résultant de la [loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016](#) relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. » ;

3° L'article L. 6771-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'article L. 6111-1 est applicable en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la [loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016](#) relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. » ;

4° L'article L. 6772-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le chapitre IV du titre Ier et la section 6 du chapitre II du titre III du livre II sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de la [loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016](#) relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. » ;

5° L'article L. 6781-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'article L. 6111-1 est applicable à Wallis-et-Futuna dans sa rédaction résultant de la [loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016](#) relative au renforcement

de la sécurité de l'usage des drones civils. » ;

6° L'article L. 6782-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le chapitre IV du titre Ier et la section 6 du chapitre II du titre III du livre II sont applicables à Wallis-et-Futuna dans leur rédaction résultant de la [loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016](#) relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. » ;

7° L'article L. 6791-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'article L. 6111-1 est applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises dans sa rédaction résultant de la [loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016](#) relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. » ;

8° L'article L. 6792-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le chapitre IV du titre Ier et la section 6 du chapitre II du titre III du livre II sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de la [loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016](#) relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. »

II.-Au titre VI du livre IV du code de la consommation, sont insérés des chapitres Ier et II ainsi rédigés :

« Chapitre Ier

« Dispositions relatives à Wallis-et-Futuna

« Art. L. 461-1.-L'article L. 425-1 est applicable à Wallis-et-Futuna dans sa rédaction résultant de la [loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016](#) relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils.

« Chapitre II

« Dispositions relatives aux Terres australes et antarctiques françaises

« Art. L. 462-1.-L'article L. 425-1 est applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises dans sa rédaction résultant de la [loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016](#) relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones

<p>civils. »</p> <p>III.-Le titre II du livre III du code des postes et des communications électroniques est complété par des articles L. 142 à L. 144 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. L. 142.-L'article L. 34-9-2 est applicable en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la <a href="#">loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016</a> relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils.</p> <p>« Art. L. 143.-L'article L. 34-9-2 est applicable à Wallis-et-Futuna dans sa rédaction résultant de la <a href="#">loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016</a> relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils.</p> <p>« Art. L. 144.-L'article L. 34-9-2 est applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises dans sa rédaction résultant de la <a href="#">loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016</a> relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. »</p>	
<p>La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.</p> <p>Fait à Paris, le 24 octobre 2016.</p> <p>François Hollande Par le Président de la République :</p> <p>Le Premier ministre, Manuel Valls</p> <p>La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, Ségolène Royal</p> <p>Le ministre de l'économie et des finances, Michel Sapin</p> <p>Le ministre de la défense,</p>	

Jean-Yves Le Drian  Le garde des sceaux, ministre de la justice, Jean-Jacques Urvoas  Le ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve  La ministre des outre-mer, Ericka Bareigts  Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, Alain Vidalies  La secrétaire d'État chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire,  Martine Pinville	
---	--

*En résumé : La loi a été publiée au Journal Officiel, elle est donc applicable. On connaît les sanctions encourues pour le survol de zones interdites, mais la connaissance de ces zones est difficilement accessible au grand public. Les articles ne seront applicables que lorsque les décrets d'application auront été publiés (juin 2017 pour certains, mais juin 2018 pour d'autres).*

*Par conséquent, pour le moment, rien ne change avec la promulgation de cette loi. Sa teneur et sa portée seront en fait celles des décrets à venir, il convient d'être attentif à leur publication et à leur contenu.*

*Rien n'apparaît concernant les plafonds de vol. Ceux définis par les arrêtés du 17 décembre 2015 restent valables.*

*Il faut noter que les utilisateurs d'aéromodèles qui pratiquent dans un cadre agréé ET sur des zones identifiées n'auront que peu de contraintes supplémentaires. En revanche les pratiquants "sauvages" seront nettement plus impactés.*

## Tableau de synthèse des règles introduites par la loi du 24 octobre 2016

Masse de l'aéromodèle		Pratique dans un cadre agréé <b>ET</b> dans une zone identifiée (*)	Pratique hors cadre agréé <b>OU</b> hors zone identifiée
inférieure à 800 grammes		Aucune restriction supplémentaire par rapport aux arrêtés du 1 <sup>er</sup> janvier 2016	
comprise entre 800 g et 25 kgs	Formation en ligne pour le télépilote	oui	oui
	Enregistrement en ligne de l'aéromodèle	oui	oui
	Dispositif de signalement électronique ou numérique	non	oui
	Dispositif de signalement lumineux	non	oui
	Dispositif de limitation de capacités	non	oui
	Dispositif de signalement sonore en cas de perte de contrôle ou de maîtrise	non	oui
supérieure à 25 kg		Autorisation de vol obligatoire	

(\*) Cadre agréé = pratique dans un club ; Zone identifiée = aire d'évolution déclarée à la DGAC