

## Drones en zone urbaine : une opposition dogmatique ou un réel enjeu de sécurité ?



**Par Thierry Mohr le 20 mars 2025**

Depuis l'entrée en vigueur de la réglementation européenne, une fracture nette divise le monde du drone en France. D'un côté, ceux qui défendent bec et ongles l'interdiction des vols en agglomération pour **les télépilotes de la catégorie Ouverte**, prétextant des raisons de sécurité. De l'autre, ceux qui dénoncent une posture rigide et infondée, freinant inutilement l'accès à une technologie pourtant maîtrisée et réglementée.

Je fais partie de ceux qui estiment que cette interdiction est devenue obsolète, non pas par idéologie, mais sur la base de faits concrets et de chiffres objectifs.

**La question est donc simple : la modification de l'arrêté Espace pour permettre aux télépilotes de la catégorie Ouverte d'évoluer en zone urbaine est-elle une menace pour la sécurité ?**

### **Une sécurité réellement en jeu ?**

La réglementation européenne classe les drones en trois catégories : **Ouverte, Spécifique et Certifiée.**

La catégorie Ouverte concerne les drones les plus légers et les moins risqués, encadrés par des limitations strictes : pas de vol au-dessus des personnes, hauteur maximale de 120 mètres, et nécessité d'obtention d'un certificat en ligne pour certaines sous-catégories (A1/A3 et A2), autodéclaration de formation pratique sous condition de A3 pour les vols en A2.

### **Ce cadre est-il suffisant pour autoriser ces drones en ville ?**

Pour répondre, regardons les faits :

- À ce jour, aucun accident grave impliquant un drone de la catégorie Ouverte évoluant en zone urbaine n'a été recensé en Europe.
- Le seul accident majeur enregistré se situe en France, survenu le 14/07/2019 dans les Pyrénées-Orientales, impliquant un drone ayant causé des blessures sérieuses, qui s'est produit lors d'une manifestation publique. (Rapport complet ici : [https://bea.aero/fileadmin/user\\_upload/BEA2019-0416\\_1.pdf](https://bea.aero/fileadmin/user_upload/BEA2019-0416_1.pdf)).
- Ce drone était pourtant utilisé dans un cadre strictement réglementé (scénario S3 national) et piloté par une personne ayant suivi une formation complète. L'enquête du BEA a conclu que l'accident était dû à une erreur humaine et au non-respect des règles de sécurité, malgré la formation.

Alors, où est réellement le problème ? Si même un télépilote dûment formé en catégorie Spécifique peut causer un accident en ne respectant pas les protocoles, peut-on réellement dire que la formation seule est une garantie absolue de sécurité ?

### **Un frein économique sous couvert de sécurité ?**

Il me semble évident que la position dogmatique de certains acteurs n'est pas motivée uniquement par des préoccupations sécuritaires. Il suffit de regarder qui défend le plus vigoureusement cette interdiction : en grande majorité, des centres de formation et des formateurs.

Pourquoi ? Parce qu'avec l'entrée en vigueur de la réglementation européenne, la formation obligatoire pour devenir télépilote dans la catégorie Ouverte s'est nettement allégée par rapport aux anciens scénarios nationaux. Or, qui dit moins de formation dit moins de revenus pour ces organismes Français.

L'un des arguments avancés par ces opposants est que sans une formation approfondie, **les télépilotes de la catégorie Ouverte seraient dangereux en zone urbaine.** Pourtant, si cet argument était fondé, comment expliquer que dans toute l'Europe, ces vols n'aient jamais causé d'accidents graves ?

**Mais il y a pire :** la plupart des centres de formation qui revendiquent un gain de sécurité grâce à une formation spécifique n'ont jamais formé leurs stagiaires à évoluer en conditions réelles en

zone urbaine. Ces formations, censées garantir un « **niveau supérieur de compétence** », se déroulent presque toujours en rase campagne, sur des terrains privés, loin des obstacles, des phénomènes aérologiques spécifiques aux environnements urbains, ou encore des interactions complexes avec les tiers.

Or, c'est précisément en ville que les télépilotes font face à des conditions imprévisibles :

- Effets de vent liés aux immeubles (turbulences, effet venturi, zones de dépression).
- Comportement des piétons qui ignorent totalement les zones d'exclusion des tiers.
- Obstacles imprévus (antennes, câbles électriques, mobilier urbain).

***Ces éléments, pourtant essentiels à la sécurité en milieu urbain, ne sont quasiment jamais enseignés dans ces formations coûteuses, censées pourtant garantir une prétendue supériorité en matière de sécurité.***

On est donc en droit de se poser la question : cette exigence de formation renforcée est-elle réellement motivée par un souci de sécurité, ou s'agit-il simplement d'un moyen de maintenir artificiellement une rente économique, liée aux spécificités de la formation en France, subventionnée par des fonds d'état (CPF, OPCO...) ???

#### **Un parallèle révélateur : les trottinettes électriques ...**

Prenons un exemple concret : les trottinettes électriques. Cet engin circule librement en ville, sans permis spécifique, sans formation obligatoire, **et pourtant elles ont causé des centaines d'accidents, dont plusieurs mortels**. A-t-on pour autant interdit leur usage en zone urbaine ?

Non !

Si le législateur applique une telle tolérance pour les trottinettes, pourquoi les drones de la catégorie Ouverte seraient-ils interdits alors qu'ils n'ont, à ce jour, causé aucun accident grave en milieu urbain ?

#### **Une réglementation à adapter à la réalité.**

Je ne plaide pas pour une absence de cadre réglementaire. Il est normal et nécessaire que l'utilisation des drones en milieu urbain soit encadrée. Les risques y sont indéniablement plus élevés qu'en campagne : **proximité des personnes, obstacles variés, phénomènes aérologiques complexes dus aux bâtiments, ou encore comportements imprévisibles des piétons qui ignorent souvent les zones d'exclusion des tiers**.

Mais le cadre réglementaire actuel, qui exclut totalement les télépilotes de la catégorie Ouverte des zones urbaines, est totalement déconnecté de la réalité et des risques avérés.

Plutôt que d'imposer une interdiction de principe, il faudrait mettre en place des mesures adaptées. À ce titre, **si l'Europe consentait à modifier la formation pour les vols en agglomération, je serais favorable à la création d'une formation spécifique dédiée aux opérations en milieu urbain**.

Toutefois, cette formation ne devrait pas être une simple extension des modules existants, dispensée en rase campagne sur un terrain dégagé. Elle devrait obligatoirement se dérouler en ville, dans un environnement réaliste, afin de confronter les télépilotes aux véritables enjeux et contraintes du vol urbain.

## **Mais une question se pose : est-ce réellement possible ?**

Former des télépilotes en zone urbaine implique de faire voler des drones en présence de tiers, ce qui va à l'encontre de la réglementation actuelle. Il faudrait donc des espaces dédiés, aménagés en ville, ce qui pose des contraintes importantes pour les riverains et les autorités locales.

Enfin, si une telle formation voyait le jour, son encadrement ne devrait pas être laissé aux seuls centres de formation. En France, c'est la **DSAC** qui, en tant qu'autorité en charge de la sécurité des vols, devrait en définir le contenu et les conditions strictes. Or, aujourd'hui, la DSAC refuse de se positionner, **affirmant que la modification de l'arrêté Espace relève d'un problème d'ordre public**, et non de sa compétence. Une posture difficilement compréhensible, car la sécurité des vols est précisément son rôle.

Si une évolution réglementaire doit voir le jour, elle doit être cohérente et pragmatique :

- Une formation dédiée, mais réellement effectuée en ville.
- Un programme encadré et validé en France par la DSAC, et non par des centres de formation aux intérêts économiques évidents.
- Une approche progressive, permettant d'expérimenter et d'ajuster la réglementation en fonction des retours d'expérience.

En l'état actuel, nous sommes dans une impasse réglementaire : on interdit par principe, sans proposer d'alternative réaliste. Il est temps de sortir de cette logique et d'adopter une approche fondée sur les risques réels, plutôt que sur des intérêts économiques déguisés en préoccupations sécuritaires.

## **Une évolution nécessaire... ?**

Le maintien de l'interdiction actuelle repose davantage sur des intérêts économiques que sur une réelle préoccupation sécuritaire. Mais il faut bien comprendre ce que cela implique concrètement.

**Les bénéficiaires de cette situation sont peu nombreux** : principalement certains centres de formation qui défendent cette interdiction, car elle leur garantit un revenu confortable grâce aux aides financiers de l'État Français et leur permet de vendre des formations longues et coûteuses, sous prétexte de sécurité.

## **... Mais à quel prix, et pour qui ?**

**Car les perdants sont bien plus nombreux** : ce sont les télépilotes eux-mêmes, des milliers de professionnels qui utilisent quotidiennement cet appareil volant dans leurs activités, qui vont devoir mettre la main à la poche, parfois au prix de sacrifices financiers considérables, simplement pour continuer à exercer leur métier avec ce formidable outil qu'est le drone.

Certains n'y survivront pas et seront contraints de déposer le bilan.

**Et que se passe-t-il lorsqu'une réglementation devient trop contraignante et déconnectée des réalités du terrain ? Elle génère inévitablement des comportements délictueux.**

Face à une interdiction qui bloque leur activité sans raison valable, nombre de télépilotes pourraient être tentés de braver la réglementation pour simplement préserver leur entreprise et

leur gagne-pain. Dans un tel contexte, l'État ne pourra pas suivre : Les infractions risquent de se multiplier bien au-delà des capacités des forces de l'ordre à les interpellier.

Déjà en sous-effectif, les services de contrôle ne pourront ni surveiller l'ensemble du territoire ni sanctionner systématiquement chaque télépilote en infraction. Quant à ceux qui seront déférés devant la justice, ils ne feront qu'alourdir des tribunaux déjà engorgés par des affaires bien plus graves, pour finalement écoper, dans la plupart des cas, d'un simple rappel à la loi.

**Autant dire... Rien !**

**Entre immobilisme et interdiction : la frilosité politique face aux drones en ville !**

À terme, l'État se retrouvera face à une situation ingérable, où l'ampleur du problème sera telle qu'il n'aura d'autre choix que de revoir sa position, mais trop tard, après avoir asphyxié économiquement une partie du secteur.

Il est donc urgent d'abandonner ces postures dogmatiques et de privilégier une approche basée sur les faits et les risques réels. Les drones de la catégorie Ouverte ont toute leur place en ville, à condition d'encadrer leur usage de manière intelligente et pragmatique.

Empêcher leur utilisation sous couvert de sécurité n'est plus une option crédible. Cette excuse ne tient plus face à la réalité et risque d'entraîner une catastrophe économique pour les télépilotes, une multiplication des infractions, et une incapacité totale des pouvoirs publics à faire respecter une interdiction de plus en plus inapplicable.

**Où est la France audacieuse d'antan ?**

La France, pourtant, a toujours su être proactive en matière de gestion des risques, en proposant des réglementations pragmatiques et adaptées aux réalités du terrain. Elle a su, par le passé, faire preuve d'audace et d'intelligence réglementaire en anticipant les enjeux technologiques et sécuritaires. Alors pourquoi aujourd'hui, nos décideurs sont-ils devenus si frileux qu'ils préfèrent interdire par facilité, plutôt que de s'atteler aux véritables problématiques ?

Il est encore temps d'agir avant d'en arriver à une impasse. Mais pour cela, il faut une volonté politique réelle d'adapter la réglementation, en tenant compte des usages réels et des risques avérés, plutôt que de protéger les intérêts économiques d'une minorité, au détriment de milliers de professionnels.

***La France a toujours su traiter les enjeux de sécurité avec rigueur et dignité. Il est temps qu'elle retrouve cette capacité à légiférer avec bon sens, plutôt que de céder à une peur irrationnelle et contre-productive.***

**[Thierry M.](#)**

Président du **[Groupe Aéro Pyxis](#)**

Président du Syndicat Professionnel **[Fréquence Drone](#)**