

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

**LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)**

Retiré

**AMENDEMENT**

N° CD2726

présenté par

M. Rebeyrotte, M. Leclabart, Mme Guerel, Mme Brulebois, M. Perrot, Mme Thourot et  
M. Lejeune**ARTICLE 45**

Après l'alinéa 2, insérer les deux alinéas suivants :

« C. – Après le deuxième alinéa de l'article L. 34-9-2 du code des postes et des communications électroniques, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sont exemptés de l'obligation définie au premier alinéa les aéronefs circulant sans personne à bord dépourvus à la fois de caméra et de pilote automatique. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'article 45 de la loi orientation des mobilités prévoit la suppression de l'obligation d'emport 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 sa trajectoire pour les drones au-dessus d'une certaine masse, afin de se mettre en conformité avec les nouvelles règles européennes (règlement européen n°2018/1139 concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne).

De même, afin d'être en conformité avec le règlement européen, le présent amendement vise la suppression de l'obligation d'emport d'un dispositif de signalement électronique pour les aéronefs non habités dépourvus à la fois de caméra et de pilote automatique. Cet amendement ajoute deux alinéas à l'article 45 de la loi orientation des mobilités en modifiant donc en partie l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 (dite loi « drones ») comme le fait déjà cet article 45.

Le règlement européen n'impose pas un signalement électronique à tous les aéronefs non habités. En particulier, une classe de produits (Label CE « C4 ») à la fois sans pilote automatique et sans signalement électronique est définie. Or dans sa définition actuelle, la loi « drones » interdit de facto l'utilisation en France des produits labellisés C4 pourtant conformes au règlement européen. Le règlement précise aussi que les modèles réduits (c'est-à-dire les aéromodèles) doivent pouvoir continuer d'être exploités comme ils le sont aujourd'hui (§ (34), page 6). La loi « drones » de par

les contraintes qu'elle introduit sur les opérations d'aéromodèles ne remplit pas cet objectif directeur de l'UE. La portée de la loi en matière de sûreté n'en est pas réduite puisque l'absence de caméra et de pilote automatique rend impossible de diriger un aéronef non habité vers une cible.

Ensuite, l'intégration d'un dispositif de signalement dans des aéromodèles non conçus pour recevoir un tel dispositif est très difficile, parfois impossible, sur les modèles de faibles dimensions et même potentiellement dangereux car la compatibilité du dispositif avec les systèmes de télécommande utilisés sur les aéromodèles ne peut être garantie d'où un risque d'interférence pouvant conduire à une perte de contrôle du modèle.

De plus, l'activité économique liée à ce loisir et l'image de la France en matière d'accueil touristique sont impactées. De par la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016, la France est la seule nation de l'Union européenne à exiger un signalement électronique sur tous les aéromodèles créant ainsi une rupture d'égalité entre les ressortissants européens. Cette contrainte décourage les nombreux aéromodélistes étrangers qui ont l'habitude de pratiquer leur loisir en France, durant les vacances et par conséquent nuit à l'attrait touristique de notre pays et aux retombées économiques qui y sont liées.

Enfin, notons que la pratique de ce loisir est appréciée par de nombreux jeunes qui s'orientent ensuite vers les métiers de l'aéronautique (secteur où les recrutements sont difficiles).