

Département Conseil juridique
Dossier suivi par Annick PILLEVESSE
Département Administration et gestion communales
Dossier suivi par Geneviève CERF-CASAU
Chargé de mission auprès du directeur général
Dossier suivi par Jean-Christophe LE NEINDRE

Paris, le 14 octobre 2017

Usage des drones

Le marché des drones est actuellement en pleine expansion. Leur sophistication et leur diversité actuelles permettent d'envisager des utilisations de plus en plus variées, dans des lieux et des conditions multiples, à la fois dans un but de loisir voire de compétition mais également pour un usage professionnel.

Cependant, l'usage en extérieur d'engins volants, même de petite taille et non habités, est considéré comme une activité aérienne et relève de la réglementation applicable à l'aviation civile.

La présente note a pour objet de rappeler la réglementation en vigueur et préciser le rôle du maire dans ce domaine.

La police de la circulation aérienne relève de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile et du préfet. Le maire n'a pas compétence pour prendre en ce domaine des décisions qui empiéteraient sur les pouvoirs de police spéciale confiés à ces autorités.

La maîtrise du cadre réglementaire attaché à l'utilisation des drones est primordiale pour les maires afin de pouvoir :

- **déterminer des zones d'évolution adaptées et conformes pour la pratique de l'aéromodélisme de loisir ;**
- **éviter qu'eux-mêmes et leurs services n'en fassent un usage non conforme et répréhensible par des sanctions graves.**

En agglomération plus particulièrement, afin d'effectuer des opérations diverses à l'aide de drones sur l'espace public, la préfecture peut autoriser la réalisation d'activités par des exploitants présentant des garanties de formation et de compétence dans le maniement des drones. Ces activités nécessitent fréquemment, en raison de la présence potentielle de populations dans les zones survolées, le concours du maire pour établir des autorisations de voirie et d'établissement de périmètres de sécurité. Ce concours est d'autant plus important qu'il touche à la protection des populations, qu'il permet la réalisation d'opérations par des exploitants qualifiés de tâches particulières amenant une plus-value et une efficacité nouvelle et qu'il concourt à l'émergence d'une filière du drone professionnel qualifiée, respectueuse de la réglementation en vigueur et génératrice d'emplois .

I – UNE CATEGORISATION DES DRONES EN FONCTION DE LEUR UTILISATION

Deux arrêtés du 17 décembre 2015 et entrés en vigueur le 1er janvier 2016 définissent la réglementation de sécurité pour l'usage des aéronefs civils non habités (et concernent ainsi les drones) :

- un arrêté relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord, modifié récemment par un arrêté du 30 mars 2017 ;
- un arrêté 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.

Remarques

- *Les aéronefs utilisés pour le compte de l'Etat (aéronefs militaires, aéronefs appartenant à l'Etat et réservés à des missions de service public) ne sont pas concernés par cette réglementation.*
- *Les vols réalisés dans un espace clos et couvert ne sont pas concernés par ces deux arrêtés. Dans un espace clos et couvert, il appartient au propriétaire des lieux et au télépilote de l'aéromodèle de prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la sécurité des personnes présentes.*

Le premier arrêté est relatif à l'utilisation de l'espace aérien tandis que le second est relatif aux conditions d'emploi des drones.

Ces deux arrêtés distinguent plusieurs régimes en fonction, non pas des machines elles-mêmes, mais de l'utilisation qui en est faite.

Lorsque cette utilisation est limitée au loisir ou à la compétition, on parle d'aéromodélisme (cf. II).

***NB** : Les aéronefs non habités utilisés à des fins de loisir ou de compétition sont appelés « aéromodèles ». Ils couvrent une gamme de machines dans laquelle les « drones » achetés dans les rayons jouets ou high-tech et utilisés pour le loisir ou la compétition rejoignent les « modèles réduits » connus et réglementés depuis des dizaines d'années.*

Tous les autres usages relèvent de la réglementation des activités particulières ou des expérimentations (cf.III). Ces activités sont soumises à des exigences spécifiques et nécessitent généralement la détention d'autorisations délivrées par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

II – REGLEMENTATION DE L’AEROMODELISME

Le lecteur pourra se référer :

- au guide de la Direction de la sécurité de l’aviation civile (DSAC) relatif à l’ « Aéromodélisme : modèles réduits et drones de loisir » ;
- à la notice en français et en anglais résumant de manière succincte 10 principes pour voler en conformité avec la loi (affichable en mairie).

Ces documents sont consultables et téléchargeables sur le site du ministère de la Transition écologique et solidaire <http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/drones-loisir-et-competition>

Cependant, il y a lieu de retenir les règles générales suivantes, sous réserve d’autorisation ou accords particuliers, dans le cadre de l’usage d’un drone à des fins de loisir ou de compétition.

A – DEFINITION DE L’AEROMODELISME ET CATEGORIES D’AEROMODELES

L’aéromodélisme concerne l’utilisation d’un aéronef non habité, en extérieur, à des fins de loisir ou de compétition.

La réglementation classe les aéromodèles, selon leurs caractéristiques techniques, en deux catégories¹ (A et B).

Les aéromodèles de catégorie A peuvent être utilisés sans autorisation préalable.

À l’inverse, un aéromodèle de catégorie B ne peut être utilisé que si une autorisation de vol a été obtenue de la DGAC, attestant des capacités de l’aéromodèle et de son télépilote.

B – PERSONNES AUTORISEES

La réglementation ne fixe pas de conditions sur les personnes autorisées à utiliser un aéromodèle de catégorie A.

Les aéromodèles de catégorie B ne peuvent être utilisés que par les personnes mentionnées sur leur autorisation de vol.

¹ Les aéromodèles de catégorie A sont :

- les aéronefs captifs (c’est-à-dire reliés au sol ou à une personne) jusqu’à 150kg,
- les aéronefs non captifs dont la masse est inférieure ou égale à 25kg et dont la motorisation respecte les limites suivantes :
 - aéronef non motorisé ou comportant un seul type de propulsion
 - moteur(s) thermique(s) de cylindrée totale ≤ 250 cm³
 - moteur(s) électrique(s) de puissance totale ≤ 15 kW
 - turbopropulseur(s) de puissance totale ≤ 15 kW
 - réacteur(s) dont la poussée totale ≤ 30 daN, avec un rapport poussée/poids sans carburant ≤ 1,3
- les aérostats à air chaud dont la masse totale de gaz en bouteilles embarquées ≤ 5 kg

Les aéromodèles de catégorie B correspondent à tous les aéromodèles ne répondant pas aux caractéristiques de la catégorie A.

***NB** : Dans tous les cas, il est de la responsabilité du télépilote d'évaluer s'il possède ou non les compétences requises pour faire voler le type de machine concernée et s'il en a également l'aptitude physique. Une formation préalable est recommandée.*

C – RESTRICTIONS D'UTILISATION SPATIALES ET TEMPORELLES

➤ **UNE ZONE D'EVOLUTION LIMITEE ET SECURISEE**

Sauf autorisation ou accords particuliers, **les aéromodèles ne doivent pas évoluer au-dessus de l'espace public en agglomération.**

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).

L'utilisation d'un drone est **autorisée dans les espaces privés en agglomération**, sous réserve :

- de l'accord du propriétaire des lieux ;
- et de respecter une vitesse et une hauteur maximales adaptées à l'environnement immédiat (bâtiments, arbres...) permettant de limiter les risques en cas de perte de contrôle.

De plus, **les drones ne doivent pas évoluer** :

- dans les zones dont l'accès est réglementé ou interdit, tels que les sites sensibles (centrales nucléaires, terrains militaires, monuments historiques, hôpitaux, prisons, parcs nationaux réserves naturelles, etc.) et ceux présentant une activité aérienne particulière (trafic militaire, activités de largage de parachutistes, etc.) ;
- à proximité des aérodromes ;
- à proximité des sites d'accidents ou d'incendie.

***NB** : La DGAC a élaboré avec le concours de l'IGN (Institut national de l'information géographique et forestière) une carte interactive des restrictions pour les drones de loisir. Elle est disponible sur le Géoportail (<http://www.geoportail.gouv.fr/donnees/restrictions-pour-drones-de-loisir>).*

L'activité sur les sites utilisés par les clubs d'aéromodélisme est récurrente et potentiellement importante. C'est pourquoi, afin d'informer les autres usagers de l'espace aérien, la réglementation exige que les activités d'aéromodélisme pratiquées au sein d'une association ne soient réalisées que sur des sites autorisés ayant fait l'objet d'une « localisation d'activité »².

La réglementation prévoit la possibilité d'autoriser la pratique de l'aéromodélisme en agglomération dans des zones spécifiquement identifiées par le préfet.

***NB** : Les maires peuvent être sollicités pour pré-identifier sur leur commune des zones pouvant accueillir une activité d'aéromodélisme, ponctuelle ou récurrente. Ils peuvent dans ce cas-là se rapprocher des services de la préfecture ou de la direction régionale de la DSAC dont ils dépendent pour obtenir de plus amples*

² Il s'agit d'un processus par lequel la DGAC autorise l'usage d'un site pour l'activité concernée, après avis du Comité régional de gestion de l'espace aérien.

renseignements, notamment sur le gabarit du périmètre de sécurité et la réglementation à respecter.

Dans tous les cas, l'aéromodèle doit être utilisé de façon à ne pas mettre en danger les personnes et les biens à proximité.

Les personnes et les véhicules ne doivent pas être survolés et une distance minimale de sécurité doit être respectée, prenant en compte la possibilité de pannes.

L'aéromodèle doit rester nettement éloigné de tout rassemblement de personnes.

➤ **UNE UTILISATION DE JOUR SAUF EXCEPTION**

Par ailleurs, un aéromodèle ne peut être utilisé que de jour (même s'il est équipé de dispositifs lumineux).

Le vol de nuit est interdit, sauf exception qui peut être admise pour un site faisant l'objet d'une localisation d'activité prévoyant explicitement le vol de nuit ou pour une zone dont l'accès est réglementé, sur accord de son gestionnaire. **Dans tous les autres cas, une dérogation préfectorale est obligatoire.**

D – DES CONDITIONS D'UTILISATION SPECIFIQUES

Sauf cas particuliers prévus par la réglementation, l'aéromodèle doit toujours rester **en vue³** de son télépilote.

L'aéromodèle **ne doit pas être utilisé** :

- **dans les zones de manœuvres et d'entraînement militaires**, aux horaires d'utilisation publiés, à **une hauteur supérieure à 50 m au-dessus du sol ou de l'eau ou des obstacles artificiels** ;
- **en dehors de ces zones, à une hauteur supérieure à 150 m au-dessus du sol ou de l'eau.**

Il est toutefois possible de survoler les obstacles artificiels de plus de 100 m de hauteur, sous réserve de ne pas dépasser 50 m au-dessus de cet obstacle.

Cette hauteur maximale peut même être réduite à proximité des aérodromes.

NB : Afin de limiter le risque de collision avec les autres aéronefs qui évoluent à très basse altitude (avions et hélicoptères militaires, hélicoptères réalisant des opérations de secours ou de travail aérien, ballons, etc.), le télépilote doit manœuvrer son aéromodèle de manière à ne pas créer un risque de dommage à ces aéronefs et est responsable de leur évitement.

³ Un aéromodèle est dit évoluer « en vue » lorsque ses évolutions se situent à une distance du télépilote telle que celui-ci conserve une vue directe sur l'aéronef (sans l'aide d'aucun dispositif optique autre que ses lunettes ou lentilles de correction le cas échéant) et une vue dégagée sur l'environnement aérien permettant de détecter tout rapprochement d'aéronef et de prévenir les collisions.

E – AEROMODELISME ET PRISES DE VUE

La prise de vues aériennes est possible au cours d'un vol dont l'objectif reste le loisir ou la compétition et lorsque celles-ci ne sont pas exploitées à titre commercial ou professionnel.

Cependant, le droit à la vie privée des autres personnes doit être respecté.

Les personnes présentes doivent être informées si l'aéromodèle est équipé d'une caméra ou de tout autre capteur susceptible d'enregistrer des données les concernant.

Par ailleurs, toute diffusion d'image permettant de reconnaître ou identifier les personnes (visages, plaques d'immatriculation ...) doit faire l'objet d'une autorisation des personnes concernées ou du propriétaire dans le cas d'un espace privé (maison, jardin etc.) et doit respecter la législation en vigueur (notamment la loi du 6 janvier 1978 modifiée dite « Informatique et Libertés »).

III – REGLEMENTATION DES ACTIVITES PARTICULIERES ET DES EXPERIMENTATIONS

Dès lors que l'utilisation n'est pas limitée au loisir ou à la compétition, que l'exploitant soit ou non une société et que cette utilisation ait lieu ou non dans le cadre d'une transaction commerciale, on parle d'**activités particulières** ou, pour les vols de développement ou de mise au point, d'**expérimentation**.

***NB** : La réglementation des activités particulières concerne notamment toutes les actions de valorisation du patrimoine qui doivent impérativement être effectuées par un prestataire / exploitant au profit des communes.*

A – ACTIVITES PARTICULIERES

Le lecteur pourra se référer :

- au guide de la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) relatif aux « Aéronefs circulant sans personne à bord : activités particulières ».

Ce document est consultable et téléchargeable sur le site du ministère de la Transition écologique et solidaire <http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/drones-usages-professionnels>

La réglementation identifie 4 scénarios opérationnels pour lesquels les conditions d'autorisation ont été définies dans le détail (sauf indication contraire, la masse du drone doit être inférieure à 25 kg) :

- S-1 : utilisation hors zone peuplée⁴, sans survol de tiers, en vue et à une distance horizontale maximale de 200 mètres du télépilote ;

⁴ 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 ;
- à une distance horizontale inférieure à 150 mètres d'un rassemblement de personnes (50 mètres dans le cas du scénario S-4).

- S-2 : utilisation hors zone peuplée, sans tiers au sol dans toute 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, masse du drone inférieure à 8 kg (sauf aéronef captif) ;
- S-4 : utilisation hors zone peuplée ne répondant pas aux critères des scénarios S-1 et S-2, masse maximale du drone inférieure à 2 kg.

Tout vol en dehors de ces 4 scénarios ou en déviation à ces conditions ne peut être envisagé que dans le cadre d'une **autorisation spécifique**, après étude au cas par cas d'un dossier justifiant le maintien d'un niveau de sécurité acceptable.

L'exploitant d'un aéronef utilisé pour des activités particulières doit déclarer son activité à la DGAC, et renouveler sa déclaration à chaque modification de son activité et de manière systématique tous les 24 mois.

Il doit documenter son activité et la façon dont il satisfait à ses obligations réglementaires dans un **manuel d'activités particulières** (MAP) qu'il tient à la disposition des autorités en cas de contrôle.

Les télépilotes doivent détenir un **certificat d'aptitude théorique de pilote d'aéronef habité** et l'exploitant doit s'assurer de leur compétence pratique. Pour les opérations les plus complexes (hors vue à grande distance), les télépilotes doivent détenir une **licence** et une **expérience minimale de pilote d'aéronef habité**.

Afin d'assurer la protection des tiers au sol :

- le survol de certains sites sensibles est interdit ou soumis à autorisation préalable ;
- dans le cas général, un périmètre de sécurité doit être établi au sol de façon que l'aéronef reste éloigné de toute personne étrangère à la mission ;
- le survol de tiers n'est envisageable qu'en dehors des agglomérations et à distance des rassemblements de personnes, pour des aéronefs de moins de 2 kg et sur la base d'une analyse de sécurité ;
- en agglomération ou à proximité des rassemblements de personnes, la masse maximale des aéronefs télépilotes est limitée et ceux qui font plus de 2 kg doivent être captifs ou équipés d'un dispositif limitant l'énergie d'impact en cas de crash (ex : parachute) ;
- les vols en agglomération doivent faire l'objet d'une déclaration préalable auprès de la préfecture concernée ;
- sauf pour les types d'opérations les plus simples, les aéronefs télépilotes doivent faire l'objet d'une attestation de conception de la DGAC ;
- les aéronefs de plus de 25 kg ou utilisés en dehors des principes ci-dessus doivent satisfaire à des conditions techniques définies au cas par cas.

Afin d'assurer la protection des autres aéronefs :

- sauf autorisation particulière, les aéronefs télépilotes ne sont autorisés à évoluer qu'en dessous de 150 mètres. Les aéronefs utilisés hors vue de leur

télépilote ne sont autorisés à évoluer au-dessus de 50 mètres que si leur masse est inférieure ou égale à 2 kg ;

- toute utilisation hors vue du télépilote, à proximité des aérodromes, à l'intérieur de zones d'espace contrôlé ou à accès réglementé, est soumise à un dispositif d'autorisation ou de notification préalable.

Examen au cas par cas pour les opérations exceptionnelles

Ces principes étant posés, il n'en demeure pas moins que certaines utilisations des drones n'entrent pas dans les 4 schémas de vol envisagés. Il est alors prévu un examen au cas par cas, sur la base d'un dossier justifiant le maintien d'un niveau de sécurité acceptable. Ce processus peut, dans certains cas, se rapprocher de la certification des avions habités et suppose en général une phase préalable d'expérimentation.

B – EXPERIMENTATION

L'expérimentation est définie réglementairement comme l'utilisation d'un aéronef autre qu'un aéromodèle à des fins d'essais ou de contrôle.

***NB** : les vols de démonstration réalisés avec des aéronefs en cours d'expérimentation sont considérés, pour la définition des conditions applicables, comme relevant de l'activité d'expérimentation.*

Les vols d'expérimentation sont soumis à des exigences relatives à l'exploitant et son aéronef. Ils s'inscrivent à ce titre dans une réglementation spécifique que l'exploitant est tenu d'observer.

IV – CAS PARTICULIER DU VOL DE DRONE EN AGGLOMERATION

Hormis dans une zone spécifiquement dédiée, autorisée et sécurisée, l'usage d'un drone de loisir ne peut s'effectuer au-dessus de l'espace public en agglomération (cf. I).

Un survol en agglomération par un drone peut être envisagé avec un exploitant professionnel selon la réglementation des activités particulières (cf. II).

Le lecteur pourra se référer :

- au mémento relatif au « Vol de drone en agglomération, connaître la réglementation et la faire respecter ».

Ce document est consultable et téléchargeable sur le site du ministère de la Transition écologique et solidaire <http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/drones-usages-professionnels>

Dans ce cadre, sauf autorisation spécifique, seuls sont autorisés les vols :

- d'aéronefs captifs⁵ sans limitation particulière de masse de l'engin (toutefois, au-delà de 25 kg, la DSAC doit être consultée par l'exploitant) ;
- ou d'aéronefs non captifs (tels les drones) de masse inférieure ou égale à 8 kg.

Un dispositif limitant l'énergie en cas de chute de l'aéronef doit être prévu pour les aéronefs d'une masse de plus de 2 kg.

L'exploitant doit disposer sur le lieu du vol (à présenter aux autorités en cas de contrôle) des documents suivants :

- l'accusé de réception de la DSAC de la déclaration d'activité de l'exploitant, émis depuis moins de 24 mois ;
- le manuel d'activités particulières (MAP) à jour ;
- toute autre autorisation délivrée par la DGAC dans le cadre de la mission.

De plus, le télépilote doit détenir un certificat d'aptitude théorique aéronautique et faire l'objet d'une déclaration de niveau de compétence de la part de son employeur.

Avant le vol, une déclaration auprès de la préfecture par l'exploitant est obligatoirement déposée cinq jours avant le vol.

Le survol en agglomération doit respecter cumulativement les exigences réglementaires :

- le drone évolue à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus de la surface ou à 50 mètres au-dessus d'un obstacle artificiel de plus de 100 mètres de hauteur ;
- le drone évolue à vue ;
- le drone évolue à une distance maximale de 100 m du télépilote ;
- le survol s'effectue uniquement de jour.

En cas de survol de zones habitées ou fréquentées, la réglementation prévoit qu'un périmètre de sécurité doit être mis en place pour interdire la présence de personnes dans le périmètre survolé. Le gabarit du périmètre de sécurité s'étend entre 10 m et 30 m, en fonction de la hauteur d'évolution et de la vitesse de l'aéronef.

Dans ce cas, l'exploitant/opérateur a pour obligation de se rapprocher du maire de la commune concernée par le survol pour obtenir les autorisations de voirie et la mise en place d'un périmètre de sécurité.

***NB** : A ce stade de la réglementation, les polices municipales ne peuvent pas se voir doter d'un drone dans leurs missions quotidiennes.*

Toutefois, pour celles qui en sont équipées, la réglementation s'applique y compris l'établissement du périmètre de sécurité.

⁵ Un aéronef est dit « captif » s'il est relié par tout moyen physique :

- au sol,
- ou à un mobile ou à un opérateur, sous réserve que ce mobile ou cet opérateur ne puisse être soulevé ou entraîné par la traction due à l'aéronef.

V – PRISES DE VUES AERIENNES ET CAPTATION D'IMAGES PAR UN DRONE

Pour les activités particulières, les exploitants réalisant des prises de vues aériennes doivent respecter les dispositions de l'article D 133-10 du code de l'aviation civile et de l'arrêté du 27 juillet 2005 portant application de cet article.

La réglementation interdit notamment les prises de vue de certains sites sensibles et conditionne l'utilisation de tout appareil d'enregistrement d'images ou de données en dehors du spectre visible (thermographe, radar, etc.) à une autorisation préalable.

Par ailleurs, le sort des images captées par le drone relève de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Concrètement, toutes les images ayant trait à la vie privée, dont les images des propriétés privées ou les images de particuliers sur la voie publique par exemple, ne peuvent sous aucun prétexte être réutilisées, notamment à des fins commerciales.

Le droit à la vie privée des personnes doit être respecté. Les personnes présentes doivent *a minima* être informées si l'aéronef est équipé d'une caméra ou de tout autre capteur susceptible d'enregistrer des données les concernant.

Par ailleurs, toute diffusion d'image permettant de reconnaître ou identifier des personnes (visages, plaques d'immatriculation ...) doit faire l'objet d'une autorisation des personnes concernées ou du propriétaire dans le cas d'un espace privé (maison, jardin etc.) et cette diffusion doit respecter les droits à l'image, à la vie privée et à la propriété privée des personnes.

VI – SANCTIONS

La violation des règles édictées en matière de vol de drone et de respect de la vie privée est durement sanctionnée par la loi dont voici un rappel des termes.

➤ Violations des règles de sécurité et des interdictions de survol

Article L 6232-4 du code des transports :

« Est puni d'un an emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait pour l'exploitant technique, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial de ; [...] 4° Faire ou laisser circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité par la présente partie ou par les textes pris en application de la présente partie par le ministre chargé de l'aviation civile et relatifs à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi ».

«

Article L 6232-12 du code des transports :

« 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 ».

Article L 6232-13 du code des transports:

« 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. »

Article L 6232-8 du code des transports :

« Est puni des peines prévues par l'article L. 6232-4 le fait de :
[...]

2° Transporter, utiliser des appareils photographiques ou faire usage d'objets ou d'appareils dont le transport et l'usage sont interdits par les autorités administratives compétentes ;

3° Faire usage, sans autorisation spéciale, d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites. »

➤ Violations de la vie privée

Article 226-1 du code pénal :

« Est puni d'un an d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende le fait, au moyen d'un procédé quelconque, volontairement de porter atteinte à l'intimité de la vie privée d'autrui :

- en captant, enregistrant ou transmettant, sans le consentement de leur auteur, des paroles prononcées à titre privé ou confidentiel ;

- en fixant, enregistrant ou transmettant, sans le consentement de celle-ci, l'image d'une personne se trouvant dans un lieu privé ».

Documentation utile

Règles d'usage d'un drone de loisir :

<http://www.ecologiquesolidaire.gouv.fr/sites/default/files/R%C3%A8gles%20d%27usage%20d%27un%20drone%20de%20loisir.pdf>

Aéromodélisme : modèles réduits et drones de loisir : [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Guide %20aeromodelisme models reduits drones de loisir.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Guide%20aeromodelisme%20models%20reduits%20drones%20de%20loisir.pdf)

Carte des zones de restriction pour drones de loisir en France métropolitaine :

<http://www.geoportail.gouv.fr/donnees/restrictions-pour-drones-de-loisir>