

# Article 11 du Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord

Date de mise à jour : 17 Avril 2023

## Notre analyse

Le règlement européen 2019/947 définit des règles pour l'exploitation des drones (désignant un aéronef sans équipage à bord permettant de le contrôler, dénommé UAS dans la réglementation européenne) et pour le personnel, y compris les télépilotes.

Tout vol en catégorie spécifique en dehors des règles prévues par les scénarios nationaux (S-1, S-2 et S-3) ou européens (STS-01, STS-02, à compter du 1er janvier 2024) ne peut être envisagé que dans le cadre d'une autorisation d'exploitation.

**Cette autorisation est délivrée par la DSAC après une étude au cas par cas d'une évaluation des risques incluant des mesures d'atténuation appropriées de ces risques.**

Cette évaluation du risque doit être réalisée selon la **méthode SORA** (Specific Operations Risk Assessment) permettant de déterminer le niveau de risque de l'opération. Ce niveau de risque imposera des objectifs de sécurité et la définition de mesures de sécurité adaptées. Cette méthodologie vise à quantifier un risque sol et un risque air, sur la base des caractéristiques de l'opération, de l'espace aérien et des zones survolées.

Afin de faciliter l'élaboration et l'instruction des dossiers de demande d'autorisation d'exploitation, l'AESA a développé des analyses de risque prédéfinies (dits PDRA) calquées sur la SORA.

Une analyse de risque prédéfinie détermine les conditions (navigabilité, opérations, formation, etc.) permettant la réalisation d'un type donné d'opération. L'étude de sécurité ayant déjà été réalisée par l'AESA lors de la rédaction d'un PDRA, l'exploitant de drone qui entre dans ce cadre n'a pas besoin d'en produire une : il lui suffit de se conformer aux conditions associées au PDRA et d'en faire la démonstration à l'autorité compétente pour obtenir une autorisation d'exploitation.

A titre d'exemple, le PDRA-S01 est basé sur le scénario standard STS-01 mais permet l'utilisation de drone qui n'appartiennent pas aux classes C5 mais qui présentent des caractéristiques similaires.

A ce jour, il existe également 4 autres PDRA :

- PDRA-S02 : basé sur le scénario STS-02, permettant de voler selon les conditions de ce scénario sans drone marqué CE de classe C6 (mais présentant des caractéristiques similaires) ;
- PDRA-G01 : vol hors vue en zone faiblement peuplée, à moins de 150 m de hauteur, à moins de 1 km de distance du télépilote, ou à moins de 1 km d'un observateur visuel du drone (aussi appelé « EVLOS » : vol en vue étendue) ;
- PDRA-G02 : vol hors vue en zone faiblement peuplée dans un espace aérien réservé pour l'opération ;
- PDRA-G03 : vol hors vue selon des routes préprogrammées ou précalculées en zone faiblement peuplée, à moins de 50 m de hauteur ou dans un espace ségrégué à plus de 50 m de hauteur, à une distance limitée par la portée directe du lien C2 (applications possibles : surveillance par drone automatique, drone de transport logistique au-dessus d'un site industriel, etc.).

Les PDRA sont accessibles sur le site du Ministère en charge de l'écologie "[Exploitation de drones en catégorie spécifique](#)".

# Article 11 du Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord

Règles en matière d'évaluation du risque opérationnel

1. Une évaluation du risque opérationnel:

- a) décrit les caractéristiques de l'exploitation d'UAS;
- b) propose des objectifs adéquats en matière de sécurité opérationnelle;
- c) détermine les risques de l'exploitation au sol et en vol en tenant compte de tous les éléments ci-dessous:
  - i) la mesure dans laquelle des tiers ou des biens au sol pourraient être mis en danger par l'activité;
  - ii) la complexité, les performances et les caractéristiques opérationnelles des aéronefs sans équipage à bord concernés;
  - iii) l'objet du vol, le type d'UAS, le risque de collision avec d'autres aéronefs et la classe d'espace aérien utilisée;
  - iv) la nature, l'ampleur et la complexité de l'exploitation d'UAS ou de l'activité, y compris, le cas échéant, le volume et le type de trafic pris en charge par



Guide sur la catégorie  
spécifique, DGAC

[Cliquez ici pour accéder à cet outil](#)



Webinaire – Mise en œuvre  
de la SORA pour  
l'exploitation d'aéronefs  
sans équipage à bord en  
catégorie spécifique, DSAC

[Cliquez ici pour accéder à cet outil](#)



Guide de mise en œuvre de  
la méthode SORA, DGAC

[Cliquez ici pour accéder à cet outil](#)