Informations de base

2014/2243(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Utilisation sûre des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), plus connus sous le nom de véhicules aériens sans pilote (UAV), dans le domaine de l'aviation civile **Subject** 1.20.09 Protection de la vie privée et des données 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.01.01 Sécurité aérienne 3.40.05 Industries aéronautique et spatiale	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	FOSTER Jacqueline (ECR)	15/12/2014
	Rapporteur(e) fictif/fictive MUSELIER Renaud (PPE) ZEMKE Janusz (S&D) VAN MILTENBURG Matthijs (ALDE) KONEČNÁ Kateřina (GUE/NGL) ŠKRLEC Davor (Verts/ALE) PAKSAS Rolandas (EFDD)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	POST Soraya (S&D)	05/02/2015

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	BULC Violeta

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
08/04/2014	Publication du document de base non-législatif	COM(2014)0207	Résumé
15/01/2015	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
15/09/2015	Vote en commission		
25/09/2015	Dépôt du rapport de la commission	A8-0261/2015	Résumé
29/10/2015	Décision du Parlement	T8-0390/2015	Résumé
29/10/2015	Résultat du vote au parlement		
29/10/2015	Débat en plénière		
29/10/2015	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2014/2243(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/02303

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE554.997	19/06/2015	
Amendements déposés en commission		PE565.046	24/07/2015	
Avis de la commission	LIBE	PE549.364	03/09/2015	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A8-0261/2015	25/09/2015	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T8-0390/2015	29/10/2015	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de la Commission (COM)	COM(2014)0207	08/04/2014	Résumé

Parlements nationaux

Type de document	Parlement/Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	UK_HOUSE-OF-LORDS	COM(2014)0207	26/03/2015	

Utilisation sûre des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), plus connus sous le nom de véhicules aériens sans pilote (UAV), dans le domaine de l'aviation civile

2014/2243(INI) - 08/04/2014 - Document de base non législatif

OBJECTIF : ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation de drones à des fins civiles.

CONTEXTE : la Commission estime que l'ouverture du marché européen aux systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS, «*Remotely Piloted Aircraft Systems* »), c'est-à-dire l'utilisation de drones à des fins civiles, est une étape importante vers le marché aéronautique de demain. Le sommet européen du 19 décembre 2013 a appelé à prendre des mesures en vue de **permettre l'intégration progressive des RPAS dans l'espace aérien civil à partir de 2016**.

La technologie des RPAS est rapidement arrivée à maturité au cours des dernières années et elle est prête à assurer la transition et à abandonner le statut d'équipement purement militaire pour devenir une nouvelle technologie fiable à usage civil.

Pour répondre à la demande du marché, les États membres commencent à autoriser l'exploitation des RPAS dans l'espace aérien non réservé. À court terme, le marché le plus prometteur se situe dans des secteurs tels que la surveillance des infrastructures (voies de chemin de fer, barrages, réseaux électriques etc) ou la photographie ; dans un futur plus éloigné, ce pourrait être le transport des marchandises et ultérieurement des personnes.

Selon des sources du milieu industriel, les prévisions budgétaires totales en termes de R&D et de passation de marchés, y compris pour l'armée et l'administration, devraient **passer de 5,2 milliards USD à environ 11,6 milliards USD par an en 2023**. Le nombre d'emplois nés des nouvelles activités liées aux RPAS aux États-Unis est estimé à plus de 100.000 d'ici à 2025. Pour l'Europe, on prévoit **quelque 150.000 nouveaux emplois d'ici à 2050**.

À l'heure actuelle, les États-Unis et Israël dominent le secteur mondial de la construction des RPAS. D'autres pays tiers, tels que le Brésil, la Chine, l' Inde et la Russie, sont également susceptibles de devenir des concurrents puissants. Un **marché européen vigoureux** devrait offrir une base solide pour permettre à l'UE de rivaliser au niveau mondial.

CONTENU : la communication fait suite à la demande du secteur manufacturier et du secteur des services d'éliminer les entraves à l'introduction des RPAS sur le marché unique européen. Elle décrit comment la Commission envisage d'inscrire l'exploitation des RPAS dans un cadre d'action au niveau européen qui permettra le développement progressif du marché commercial des RPAS tout en assurant la protection de l'intérêt public.

La stratégie européenne préconisée vise à **établir un marché unique des RPAS** permettant de tirer profit des avantages sociétaux qu'offre cette technologie innovante, et à intégrer les préoccupations des citoyens au moyen de débats publics et de mesures de protection.

La Commission rappelle que le développement des applications liées aux RPAS n'est possible que si l'aéronef peut **voler dans un espace aérien non réservé sans affecter la sécurité** et le fonctionnement du système aéronautique civil au sens large. À cette fin, l'UE devrait :

- **mettre en place une structure réglementaire** à laquelle les principaux acteurs aux niveaux européen et national pourraient contribuer. L' Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) serait la mieux placée pour élaborer des règles communes, selon son processus de consultation;
- **intensifier et coordonner les efforts de recherche et de développement** (R&D) afin de réduire autant que possible les délais de concrétisation des technologies prometteuses (ex : commande et contrôle ; technologies de détection et d'évitement; sécurisation contre les attaques ; procédures d'urgence ; aspects liés au facteur humain, tels que le pilotage). L'entreprise commune SESAR (EC SESAR) est la plateforme de R&D permettant la mise en place du futur système de gestion du trafic aérien du ciel unique européen. Elle serait donc bien placée pour coordonner ces travaux de R&D;
- **faire en sorte que l'exploitation des RPAS n'entraîne pas de violation des droits fondamentaux** : l'intégration progressive des RPAS dans l' espace aérien devrait s'accompagner d'un débat public sur l'élaboration de mesures abordant des questions de société, y compris la sécurité, la protection de la vie privée et des données, la responsabilité civile et l'assurance ou la garantie;
- **soutenir le développement du marché et les entreprises européennes** via le recours aux instruments existants de l'UE tels que les programmes Horizon 2020 et COSME.

La stratégie devrait **offrir la sécurité juridique appropriée et présenter un calendrier fiable**, afin que l'industrie puisse prendre des décisions d'investissement et créer de nouveaux emplois. Le marché des RPSA étant par nature de dimension mondiale, l'UE travaillera également en coordination avec les partenaires internationaux.

La Commission européenne a également l'intention de présenter, le cas échéant, des propositions législatives visant à lever les incertitudes juridiques qui freinent le développement du marché européen.

Utilisation sûre des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), plus connus sous le nom de véhicules aériens sans pilote (UAV), dans le domaine de l'aviation civile

2014/2243(INI) - 29/10/2015 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 581 voix pour, 31 contre et 21 abstentions, une résolution sur l'utilisation sûre des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), plus connus sous le nom de véhicules aériens sans pilote (UAV), dans le domaine de l'aviation civile.

Soulignant la dimension mondiale des systèmes d'aéronefs télépilotés et que tous les États membres sont le lieu d'activités liées à de tels systèmes, les députés ont estimé que **le secteur nécessitait d'urgence des règles européennes et mondiales** afin de garantir l'essor de ces systèmes au-delà des frontières.

L'absence de réglementation harmonisée à l'échelle de l'Union risque d'empêcher le développement d'un marché européen des aéronefs télépilotés, étant donné que les autorisations nationales ne bénéficient généralement pas de la reconnaissance mutuelle des autres États membres. Selon le Parlement, un **cadre juridique européen clair** garantirait les investissements ainsi que le développement et la compétitivité de ce secteur en Europe. De plus, il permettrait de faire avancer les discussions sur l'élaboration de règles mondiales pour l'utilisation des drones.

Questions clés : réaffirmant l'importance économique de ce secteur, le Parlement a demandé que toute politique de l'Union tienne compte des aspects suivants :

- il conviendrait de mettre en place des mesures tendant à **protéger la vie privée et à garantir la protection des données et la sécurité** qui soient proportionnées par rapport à leur objectif sans imposer une charge inutile aux PME;
- une distinction claire devrait être établie entre **usage professionnel et usage récréatif** des aéronefs télépilotés;
- **la sécurité et la sûreté** devraient absolument présider à toutes opérations et réglementations relatives aux systèmes d'aéronefs télépilotés et celles-ci devraient être proportionnées aux risques.

Dans cet esprit, le Parlement a souscrit aux **cinq principes essentiels** du développement futur des systèmes d'aéronefs télépilotés, énoncés dans la déclaration de Riga, à savoir :

1. les systèmes d'aéronefs télépilotés doivent être considérés comme des aéronefs d'un type nouveau qu'il convient de soumettre à des **dispositions proportionnées fondées sur le risque** représenté par chaque utilisation;
2. les dispositions de l'Union sur la **sécurité des prestations de services utilisant ces systèmes** doivent être précisées afin de permettre au secteur de réaliser des investissements;
3. **la technologie et les normes** doivent être développées pour permettre l'intégration totale des systèmes d'aéronefs télépilotés dans l'espace aérien européen;
4. **l'adhésion du grand public** est essentielle à la croissance des services utilisant des systèmes d'aéronefs télépilotés;
5. l'exploitant d'un système d'aéronef télépiloté est **responsable** de l'usage qu'il en fait.

Soulignant l'importance des **vols «hors vues»** pour le développement du secteur, les députés ont estimé que la législation européenne devrait favoriser ce mode opératoire. La question de **l'identification des drones, quelle que soit leur taille**, étant essentielle, les solutions apportées devraient prendre en compte l'usage récréatif ou commercial qui est fait du drone.

Solutions pour l'avenir : le Parlement s'est prononcé pour l'élaboration d'un **cadre réglementaire européen et mondial clair, harmonisé et proportionné, fondé sur une évaluation des risques**, qui n'impose pas aux entreprises des règles trop contraignantes susceptibles de nuire à l'investissement et à l'innovation tout en veillant à la protection des citoyens et à la création d'emplois durables et innovants.

L'évaluation des risques devrait s'appuyer sur le **concept des catégories d'opérations établies par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)** et tenir compte des caractéristiques des systèmes d'aéronefs télépilotés (poids, domaine d'exploitation, vitesse) et de la nature de leur utilisation (récréative ou professionnelle).

Inquiets des **utilisations illégales et dangereuses** qui pourraient être faites des systèmes d'aéronefs télépilotés, les députés ont demandé à la Commission de **soutenir la mise au point des technologies** nécessaires pour garantir la sécurité et la protection de la vie privée dans le cadre de l'exploitation de ces systèmes.

Le Parlement est d'avis que les futures règles européennes et mondiales en matière de systèmes d'aéronefs télépilotés devraient prendre en compte les aspects suivants:

- les réglementations européennes et nationales devraient **indiquer clairement les dispositions qui s'appliquent** aux systèmes d'aéronefs télépilotés dans les domaines du marché intérieur et du commerce international (production, vente, achat, échange et utilisation des systèmes) et des droits fondamentaux à la protection de la vie privée et des données ;
- toute personne exploitant un système d'aéronefs télépilotés devrait avoir **connaissance des règles fondamentales** applicables en la matière et ces règles devraient figurer sur une notice remise à toute personne acquérant un drone;
- les **formations** délivrées aux utilisateurs professionnels et aux propriétaires de systèmes devraient comporter des informations spécifiques sur la protection des données et de la vie privée;

- les systèmes d'aéronefs télépilotés en vol «hors vue» devraient être équipés d'une **technologie de détection et d'évitement** afin de ne pas mettre en péril la sécurité des aéronefs avec pilote et tenir compte des zones densément peuplées ainsi que des zones d'exclusion aérienne comme les aéroports ou les centrales nucléaires;
- les systèmes d'aéronefs télépilotés devraient être équipés d'une **puce d'identification** et enregistrés pour garantir la traçabilité, la responsabilisation et la bonne application des règles de responsabilité civile;
- l'utilisation des systèmes d'aéronefs télépilotés par **les forces de l'ordre et les services de renseignement** devrait respecter le droit fondamental à la vie privée, à la protection des données, à la libre circulation et à la liberté d'expression.

Compte tenu des retombées économiques attendues par ce secteur, l'Union devrait **favoriser l'émergence de technologies européennes**, notamment via le programme Horizon 2020.

En outre, **le groupement JARUS** (*Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems*) - qui réunit des autorités nationales de l'aviation civile de 22 États (membres de l'Union et pays tiers) ainsi que des agences ou instances réglementaires - pourrait veiller à ce que toute réglementation future de l'Union soit **coordonnée avec les dispositions internationales** en vigueur dans d'autres pays, selon un processus de reconnaissance mutuelle.

Les commissions parlementaires TRAN et LIBE ont été invitées à **organiser une audition conjointe** à laquelle seraient conviés des représentants du secteur, des organismes nationaux de protection de la vie privée, du Contrôleur européen de la protection des données, de la Commission et d'ONG actives dans le domaine des droits fondamentaux.

Utilisation sûre des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), plus connus sous le nom de véhicules aériens sans pilote (UAV), dans le domaine de l'aviation civile

2014/2243(INI) - 25/09/2015 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Jacqueline FOSTER (ECR, UK) sur l'utilisation sûre des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), plus connus sous le nom de véhicules aériens sans pilote (UAV), dans le domaine de l'aviation civile.

Soulignant la dimension mondiale des systèmes d'aéronefs télépilotés et que tous les États membres sont le lieu d'activités liées aux systèmes d'aéronefs télépiloté, les députés estiment que **le secteur nécessite d'urgence des règles européennes et mondiales** afin de garantir l'essor de ces systèmes au-delà des frontières.

Un **cadre juridique européen clair** garantirait les investissements ainsi que le développement et la compétitivité de ce secteur en Europe. De plus, il permettrait de faire avancer les discussions sur l'élaboration de règles mondiales pour l'utilisation des drones.

Questions clés : réaffirmant l'importance économique de ce secteur, les députés estiment que toute politique de l'Union devrait tenir compte des aspects suivants :

- il conviendrait de mettre en place des mesures tendant à **protéger la vie privée et à garantir la protection des données et la sécurité** qui soient proportionnées par rapport à leur objectif sans imposer une charge inutile aux PME;
- une distinction claire devrait être établie entre **usage professionnel et usage récréatif** des aéronefs télépilotés;
- **la sécurité et la sûreté** devraient absolument présider à toutes opérations et réglementations relatives aux systèmes d'aéronefs télépilotés et celles-ci devraient être proportionnées aux risques.

Dans cet esprit, le rapport souscrit aux **cinq principes essentiels** du développement futur des systèmes d'aéronefs télépilotés, énoncés dans la déclaration de Riga, à savoir :

1. les systèmes d'aéronefs télépilotés doivent être considérés comme des aéronefs d'un type nouveau qu'il convient de soumettre à des **dispositions proportionnées fondées sur le risque** représenté par chaque utilisation;

2. les dispositions de l'Union sur la **sécurité des prestations de services utilisant ces systèmes** doivent être précisées afin de permettre au secteur de réaliser des investissements;

3. **la technologie et les normes** doivent être développées pour permettre l'intégration totale des systèmes d'aéronefs télépilotés dans l'espace aérien européen;

4. **l'adhésion du grand public** est essentielle à la croissance des services utilisant des systèmes d'aéronefs télépilotés;

5. l'exploitant d'un système d'aéronef télépiloté est **responsable** de l'usage qu'il en fait.

Soulignant l'importance des **vols «hors vues»** pour le développement du secteur, les députés estiment que la législation européenne devrait favoriser ce mode opératoire.

Sur le long terme, les solutions techniques et réglementaires devraient permettre de préférence aux systèmes d'aéronefs télépilotés **d'utiliser l'espace aérien au même titre que tout autre utilisateur dudit espace**, sans imposer à ce dernier de nouvelles exigences d'équipement.

Solutions pour l'avenir : les députés sont d'avis que les futures règles européennes et mondiales en matière de systèmes d'aéronefs télépilotés doivent traiter les aspects suivants:

- la navigabilité;
- les spécifications de certification;
- l'usage commercial et récréatif;
- l'identification du drone et du propriétaire/de l'exploitant;
- l'approbation des organismes de formation des pilotes;
- la formation des pilotes et la délivrance de licences à ces derniers;
- les opérations;
- la responsabilité et l'assurance;
- la protection des données et de la vie privée;
- le géorepérage;
- les zones d'exclusion aérienne.

Plus précisément, le rapport met l'accent sur les points suivants :

- les **formations** délivrées aux utilisateurs professionnels et aux propriétaires de systèmes d'aéronefs télépilotés devraient comporter des informations spécifiques sur la protection des données et de la vie privée;
- les systèmes d'aéronefs télépilotés en vol «hors vue» devraient être équipés d'une **technologie de détection et d'évitement** afin de ne pas mettre en péril la sécurité des aéronefs avec pilote et tenir compte des zones densément peuplées ainsi que des zones d'exclusion aérienne comme les aéroports ;
- compte tenu des retombées économiques attendues par ce secteur, l'Union devrait favoriser l'émergence de **technologies européennes**, notamment via le programme Horizon 2020 ;
- les systèmes d'aéronefs télépilotés devraient être équipés d'une **puce d'identification** et enregistrés pour garantir la traçabilité, la responsabilisation et la bonne application des règles de responsabilité civile;
- l'utilisation des systèmes d'aéronefs télépilotés par **les forces de l'ordre et les services de renseignement** devrait respecter le droit fondamental à la vie privée, à la protection des données, à la libre circulation et à la liberté d'expression ;
- les autorités compétentes pour la protection des données dans les États membres devraient **partager les orientations spécifiques** en matière de protection des données pour les systèmes d'aéronefs télépilotés à caractère commercial.

En outre, **le groupement JARUS** (*Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems*) - qui réunit des autorités nationales de l'aviation civile de 22 États (membres de l'Union et pays tiers) ainsi que des agences ou instances réglementaires - pourrait veiller à ce que toute réglementation future de l'Union soit **coordonnée avec les dispositions internationales** en vigueur dans d'autres pays, selon un processus de reconnaissance mutuelle.

Les députés estiment que le Parlement devrait définir sa position avant l'adoption par la Commission du paquet aérien et répondre ainsi par la même occasion à la demande du secteur, qui souhaite des orientations claires.

Les commissions parlementaires TRAN et LIBE sont invitées à **organiser une audition conjointe** à laquelle seraient conviés des représentants du secteur, des organismes nationaux de protection de la vie privée, du Contrôleur européen de la protection des données, de la Commission et d'ONG actives dans le domaine des droits fondamentaux.