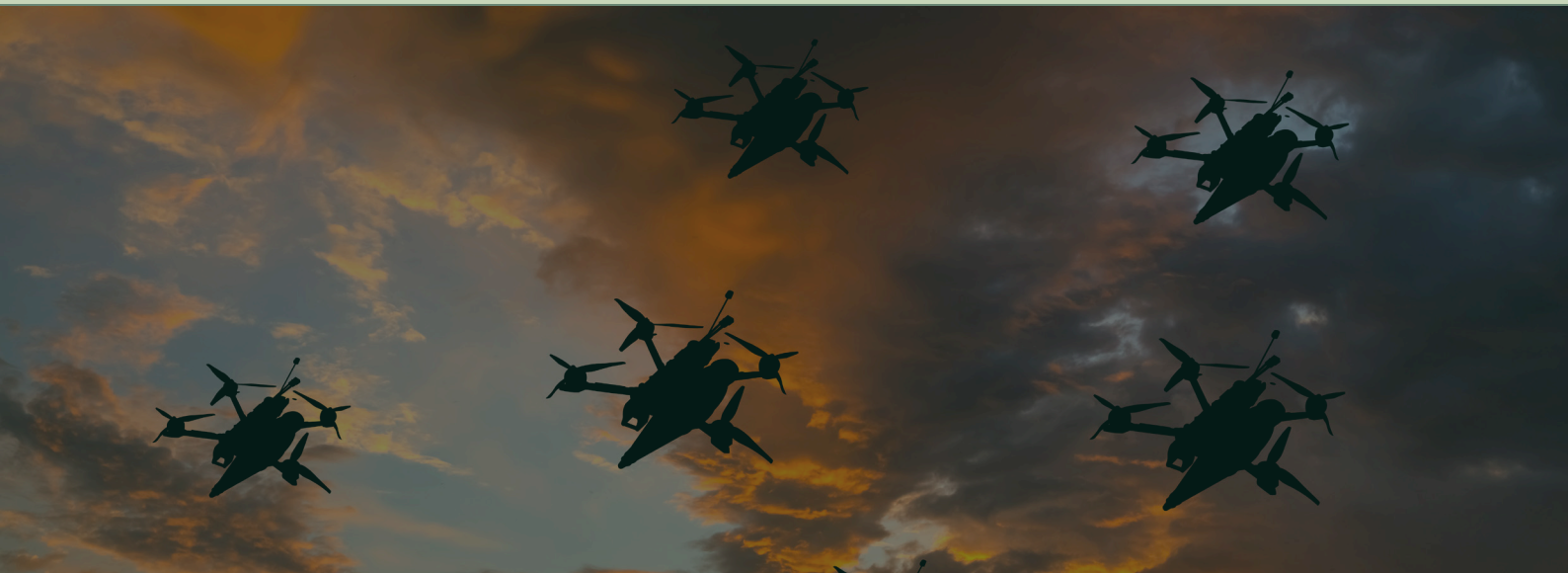
IRIS
INSTITUT DE RELATIONS INTERNATIONALES ET STRATÉGIQUES

PROGRAMME
DÉFENSE, STRATÉGIE, ARMEMENT

LE DROIT DES DRONES EN QUESTION

Pascal Dupont / Commissaire général des Armées (2S), professeur associé à l'Université de Lille

Février 2026



PRÉSENTATION DE L'AUTEUR

Pascal Dupont / Commissaire général des Armées (2S),
professeur associé à l'Université de Lille

Commissaire général des Armées (2S), professeur associé à l'Université de Lille, secrétaire général de la société française de droit aérien et spatial (SFDAS) et membre de l'Académie de l'air et de l'Espace.

PROGRAMME
DÉFENSE, STRATÉGIE, ARMEMENT

Le programme Défense, stratégie, armement, dirigé par **Jean-Pierre Maulny**, directeur adjoint de l'IRIS, a pour but d'éclairer les acteurs publics et privés français et européens sur les politiques et stratégies conduites dans le domaine de la défense. Le programme s'inscrit dans le domaine des études stratégiques pour étudier les fins (théories, visions, objectifs), les voies (conduite de la guerre, emploi des forces, opérations) et les moyens (capacités militaires, armement, industrie, financement, moyens humains). Il s'appuie notamment sur le réseau de chercheurs européens The Armament Industry European Research Group (Ares Group).

iris-france.org

@InstitutIRIS

@InstitutIRIS

institut_iris

IRIS

IRIS - Institut de relations internationales et stratégiques

© IRIS - Tous droits réservés

Les drones constituent une véritable révolution aéronautique en ce sens qu'une seule technologie, utilisant une voilure fixe ou tournante, permet tout à la fois des usages récréatifs, industriels ou de services mais aussi pour les administrations publiques, notamment pour la défense et la sécurité[1]. Toutes ces applications ont un dénominateur commun dans la mesure où l'utilisation de ces biens à double usage (civil et militaire) relève d'une activité aérienne à part entière. La réglementation européenne désigne sous l'appellation d'« *Unmanned Aircraft Systems »* (ou UAS) tout aéronef sans équipage à bord et l'équipement servant à le contrôler à distance[2]. Les normes applicables aux drones sont très nombreuses : dès avant le législateur européen avec les règlements de 2019, une loi du 24 octobre 2016[3] , ainsi qu'une série d'arrêtés[4] ont défini la notion de télépilote, précisé leurs obligations en matière d'immatriculation, d'enregistrement ou de signalement (électronique, lumineux et sonore) et permis de réprimer les usages illicites ou malveillants qui peuvent en être faits. Les enjeux juridiques des drones dépassent toutefois le seul cadre du droit aérien. Ainsi des règles relatives au respect de la vie privée, au traitement des données à caractère personnel, à la sûreté, voire au droit international humanitaire s'agissant des drones dans les conflits armés, lorsqu'elles ont vocation à s'appliquer à ce type d'aéronef, prennent une dimension particulière.

[1] Du même auteur, « Droit aérien, Souveraineté et libertés dans la troisième dimension », Pédone, 2ème édition 2022, n°178-179, p. 180-185.

[2] Le terme d'aéronef circulant sans équipage à bord est plus précis que celui de drones qui est également employé pour désigner des véhicules marins, voire terrestres. Quant au terme « systems » (systèmes), il souligne que le véhicule aérien est indissociable de son dispositif de commande et de contrôle (radiocommande voire « station sol » et toute le chaîne de transmission qui peut inclure des relais comme des satellites). Les drones sont aussi dénommés sous les acronymes d'UAV (Unmanned aerial vehicle), UCAV (unmanned combat air vehicle) s'ils utilisés à des fins militaires ou encore RPAS (Remotely piloted air system).

[3] Loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils (JORF n°249 du 25.10.2016).

[4] Arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir (JORF n°129 du 8.06.2018) ; Arrêté du 12 octobre 2018 modifié relatif à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs sans personne à bord à des fins de loisir (JORF n°248 du 26 octobre 2018); Arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord (JORF n°298 du 10.12.2020); Arrêté du 3 décembre 2020 relatif à la définition des scénarios standard nationaux et fixant les conditions applicables aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139, (JORF n°298 du 10.12.2020) ; Arrêté du 3 décembre 2020 relatif aux dispositions transitoires de reconnaissance de la formation et des titres des pilotes à distance (JORF n°298 du 10.12.2020) ; Arrêté du 2 janvier 2023 fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef (JORF n°2 du 3 janvier 2023) ; Arrêté du 23 décembre 2025 modifiant l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord (JORF n°302 du 26.12.2025) ; Arrêté du 23 janvier 2026 modifiant diverses dispositions relatives aux exigences applicables aux télépilotes et aux missions d'aéronefs civils sans équipage à bord exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 (JORF n°29 du 04.02.2026).

LE STATUT D'AÉRONEF DES DRONES

Bien que le terme de drone - d'origine britannique et signifiant « bourdon » - puisse désigner également des véhicules maritimes, terrestres, voire spatiaux, il sera question ici des drones aériens qui répondent à la définition de l'article L. 6100-1 du Code des transports, selon lequel « est dénommé aéronef pour l'application du présent code, tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs ».

Le drone est un aéronef

En tant que véhicule aérien, ce peut être un avion (à voilure fixe), à réacteur ou à hélice, (une voilure tournante), un ballon, une aile de parapente ou encore un dirigeable… La propulsion de ces engins fait appel à des moteurs thermiques, électriques, voire des panneaux solaires. Leur gamme de poids est comprise entre quelques grammes ou plusieurs tonnes pour les drones militaires utilisés par les Armées en France. Leur autonomie peut varier d'une dizaine de minutes à plusieurs jours. Les drones sont des plateformes qui font partie des nouvelles technologies et participent à une authentique révolution aéronautique.

- **Immatriculation, enregistrement et signalement**

Le Code des transports définit le champ d'application de l'obligation d'immatriculation en fonction de la masse du drone, afin d'assurer une parfaite traçabilité des drones. Ceux dont la masse est comprise entre 800 gr. et 25 kg doivent être enregistrés en ligne sur le portail *AlphaTango* de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Quant aux drones dont la masse dépasse 25 kg, ils doivent faire l'objet d'une immatriculation selon des modalités très proches de celles prévues pour les aéronefs traditionnels.

- **Catégories d'opérations en fonction du risque**

Le droit européen constitue désormais le référentiel en la matière depuis que le règlement (UE) 2018/1139[5] dit « Nouveau règlement de base » confère à l'Agence de l'Union européenne de la sécurité aérienne (AESA) la compétence sur la réglementation de l'ensemble des aéronefs circulant sans équipage à bord. Ce texte a été complété par le Règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019[6] et Règlement d'exécution (UE) 2019/947

[5] Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JOUE L 212 du 22.8.2018).

[6] Règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (JOUE L 152 du 11.6.2019).

de la Commission du 24 mai 2019[7]. La réglementation européenne, qui entre en vigueur dans son intégralité le 1er janvier 2026, catégorise les opérations effectuées par drones en fonction de leur niveau de risque : - Ouverte pour les opérations à faible risque (pour les autres aéronefs et les tiers au sol) ; - Spécifique pour les opérations à risque modéré (vol à vue ou hors vue) ; - Certifiée pour les opérations à haut risque (cas du transport de personnes ou de marchandise dangereuse…).

Principales caractéristiques aéronefs sans équipage à bord dans la réglementation européenne

Classes d'UAS	CO	C1	C2	C3	C4	C5	C6
Masse	< 250 gr	< 900 gr	< 4 kg	< 25 kg Envergure <3m	< 25 kg	< 25 kg	< 25 kg
Catégorie	Ouverte					Spécifique	
Sous-catégorie	A1		A2 et A3	A3			

- **Particularisme des drones étatiques**

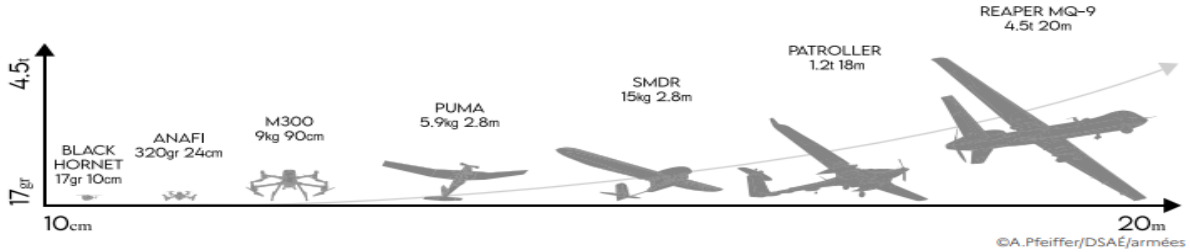
Le droit européen exclut de son champ d'application les aéronefs dans équipages à bord exécutant des activités régaliennes[8] en espace ségrégué selon les règles de la circulation aérienne militaire. À ce titre, les drones en service au sein des forces armées ou de sécurité intérieure font partie de la flotte aéronautique d'Etat et sont soumis à un corpus réglementaire distinct de celui des drones « civils » tout en étant influencée par le droit européen. Trois catégories d'utilisation ont été définies : une catégorie dite ouverte-AÉ (aéronautique d'État) restrictive dans son usage et destinée à des opérations sans risque, une catégorie certifiée-AÉ pour les drones transportant des personnes ou pour les drones présentant des risques élevés et enfin une catégorie intermédiaire-AÉ qui constitue la majorité des usages militaires[9]. Les systèmes de drones militaires sont de plusieurs sortes : des drones miniatures, ou tactiques, d'une endurance de quelques heures pour le renseignement, la surveillance et la reconnaissance (ISR) ; des drones moyenne altitude

[7] 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 (JOUE L 152 du 11.6.2019).

[8] Sont ici visés les aéronefs civils utilisés pour le compte de l'Etat - appartenant, loués ou affrétés par l'État ou dans le cadre de missions dirigées par le préfet territorialement compétent - dans le cadre d'activités de douanes, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle aux frontières et de surveillance côtière (sauf régime d'autorisation dans un cadre civil).

[9] Arrêté du 24 mars 2023 fixant les conditions d'utilisation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile qui circulent sans équipage à bord (JORF n°76 du 30.10.2023).

longue endurance (MALE), autonomes 36 heures à des milliers de km de la station au sol et qui peuvent être armés ; des drones haute altitude longue endurance (HALE), de la taille d'un aéronef civil. En cas de besoin opérationnel, les drones militaires « lourds » ont vocation à s'insérer dans la circulation aérienne générale[10].



Les drones sont pilotés à distance

Il s'agit de leur caractéristique principale : un drone peut être équipé d'une multitude de capteurs, transporter des marchandises, mais il reste télépiloté à partir d'une radiocommande ou d'un smartphone que le véhicule soit piloté en mode d'exploitation « en vue » (*Visual Line of Sight* ou VLOS) ou « hors vue » (*Beyond Visual Line of Sight* ou BVLOS). Ainsi, bien que l'engin ne soit pas habité, la personne humaine tient une place essentielle et le drone n'est pas un robot, dans la mesure où l'être humain reste « dans la boucle ». L'assimilation des drones aux aéronefs explique les exigences de qualifications, qui varient selon l'activité aéronautique et les caractéristiques des drones. À l'exception des engins de loisir dont la masse ne dépasse pas 800 grammes, tout télépilote - âgé d'au moins 16 ans - doit disposer de compétences à la fois théoriques et pratiques (certificat de connaissances théoriques de télépilote ; attestation de suivi de formation pratique) en matière de navigation aérienne et de connaissance des Règles de l'air[11], le « Code de la route » dans la troisième dimension. De même, la détention d'un titre de télépilote peut être exigée pour certaines activités professionnelles opérées « hors vue », qui sont par nature plus complexes[12]. Le pilotage à distance explique les restrictions d'utilisation et les démarches préalables aux vols applicables aux drones civils. Pour limiter le risque de collision, la réglementation retient les principes suivants : - une hauteur maximale de vol de 120 m (sauf accord particulier) ; - des zones dans lesquelles les

[10] Ministère des armées, Direction de la Sécurité aéronautique d'État, Rapport d'activité 2023, p.12.
[11] Les règles d'insertion des aéronefs dans l'espace aérien sont définies dans le Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n ° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n ° 1265/2007, (CE) n ° 1794/2006, (CE) n ° 730/2006, (CE) n ° 1033/2006 et (UE) n ° 255/2010 dit « SERA » (pour Standardised European Rules of the Air) (JOUE L 281 du 13.10.2012).
[12] Articles L. 6214-2 et L. 6214-3 du code des transports.

vols d'aéronefs sans équipage à bord sont interdits ou réglementés (aérodromes, zones de manœuvres…).

ll existe des interdictions de vol de nuit[13] ou en zone peuplée (sauf exceptions[14]), de survol des zones « interdites » (P), « réglementées » (R) ou « dangereuses » (D) permanentes ou temporaires qui font l'objet d'informations relatives aux zones géographiques pour aéronefs sans équipage à bord établies à des fins de géovigilance et rendues publiques. D'autres règles sont propres aux exploitants des systèmes de drones (enregistrement, déclarations d'exploitation, rédaction d'un Manuel d'exploitation - MANEX), la notion d'exploitant d'aéronef étant une des caractéristiques du droit aérien.

Des services propres aux drones

Parallèlement, l'accroissement du nombre d'aéronefs sans équipage à bord, leur intégration dans l'espace aérien auprès de l'aviation habitée, ainsi que la complexité des exploitations en mode hors vue entraînent des risques en matière de sûreté, de sécurité. Les institutions européennes ont introduit des règles et des procédures spécifiques avec l'*U-Space* qui, sur la base de trois règlements[15], désigne un ensemble de services numériques et automatiques fournis à l'intérieur de certaines parties de l'espace aérien comprenant notamment des services rendus aux exploitants en matière en matière d'autorisation de vol et d'informations sur la circulation utiles aux télépilotes et aux exploitants. Au total, l'ensemble de ces règles sont perçues de manière contradictoire : pour les pouvoirs publics, elles sont nécessaires afin de prévenir le risque d'accident, tandis que les utilisateurs soulignent leur complexité qui freinerait le développement de la filière…

[13] Selon la réglementation aéronautique, la nuit s'entend comme « la période comprise entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile

[14] Voir notamment, l'arrêté du 23 décembre 2025 modifiant l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord (JORF n°302 du 26.12.2025) qui a modifié les conditions de survol des agglomérations, qui seront désormais permises en catégorie ouverte dans le cadre de l'activité professionnelle des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord.

[15] Règlement d'exécution (UE) 2021/664 de la Commission du 22 avril 2021 relatif à un cadre réglementaire pour l'U-space; Règlement d'exécution (UE) 2021/665 de la Commission du 22 avril 2021 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne les exigences applicables aux prestataires de services de gestion du trafic aérien/de services de navigation aérienne et aux autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien dans l'espace aérien U-space désigné dans un espace aérien contrôlé ; Règlement d'exécution (UE) 2021/665 de la Commission du 22 avril 2021 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne les exigences applicables aux prestataires de services de gestion du trafic aérien/de services de navigation aérienne et aux autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien dans l'espace aérien U-space désigné dans un espace aérien contrôlé (JOUE, L 139 du 23.4.2021).

L'UTILISATION DES DRONES ENTRE LIBERTÉS FONDAMENTALES ET PROTECTION DE L'ESPACE AÉRIEN

Alors que leur statut les rattache sans conteste aux règles du droit aérien, l'emploi des aéronefs sans équipage à bord soulève un nombre de questions, liées notamment aux capteurs et aux équipements embarqués, tant pour les personnes privées que pour les personnes publiques pour lesquelles les usages vont croissant.

Drones et vie privée

Dès leur apparition sur le marché civil, les drones ont fait l'objet des règles strictes destinées à assurer la sécurité des vols, mais aussi le respect des droits à l'image, à la vie privée des personnes [16] ainsi qu'à la propriété privée[17]. Par rapport à d'autres aéronefs, les drones ont vocation à évoluer en basse altitude, d'où leur utilité pratique en tant que plateformes numériques à même de traiter de grandes quantités de données à caractère personnel. Dès lors que cette technologie devient une partie intégrante d'un traitement de données à caractère personnel, les télépilotes et les exploitants d'aéronefs sans équipage à bord doivent respecter les obligations découlant de la loi du 6 janvier 1978 « Informatique et Libertés »[18], du Règlement général sur la protection des données (RGPD)[19] et de la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016[20]. Pour autant, le législateur en France, et après un important contentieux devant le juge administratif[21] et constitutionnel[22], a autorisé, en application d'une loi du 24 janvier 2022[23], le recours à la captation d'images au moyen de caméras installées sur des drones « publics » pour les services de la police nationale et de la gendarmerie nationale ainsi que les militaires des armées[24]. Auparavant, la Cour de cassation avait eu l'occasion de préciser que les forces de l'ordre ne pouvaient ni

[16] L'article 226-1 du code pénal interdit de porter atteinte à l'intimité de la vie privée d'autrui en fixant, enregistrant ou transmettant, sans le consentement de celle-ci, l'image d'une personne se trouvant dans un lieu privé.
[17] L'article L. 6211-3 du code des transports dispose que « le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire ».
[18] Loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés (JORF du 7.01.1978).
[19] Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), (JOUE L 119 du 4.5.2016).
[20] Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JOUE L 119 du 4.5.2016).
[21] Conseil d'Etat, 13 novembre 2020, n° 401214, 30 décembre 2024, n°473506.
[22] Conseil constitutionnel., 20 mai 2021, n° 2021-817 DC ; 20 janvier 2022, n°2021-834 DC.
[23] Loi n° 2022-52 du 24 janvier 2022 relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure (JORF n°20 du 250.2022).
[24] Etienne Ducluseau « Un rapport du Sénat veut muscler les polices municipales », AJDA 2025 p.1060 ; Cf. Sénat, l'article 6 du projet de loi n°97 relatif à l'extension des prérogatives, des moyens, de l'organisation et du contrôle des polices municipales et des gardes champêtres, 29 octobre 2025.

photographier depuis les espaces publics[25], ni installer dans un lieu privé[26] un système de captation d'images considérées comme une preuve illicite[27]. En 2024, 1 800 autorisations de survol du territoire ont été délivrées par les préfectures dans les conditions prévues par les articles L. 242-1 et suivants du code de la sécurité intérieure (CSI) et un décret du 19 avril 2023 [28]. Un projet de loi, déposé fin 2025, prévoit d'autoriser, sous certaines conditions, les services de la police municipale à utiliser des caméras aéroportées pour la protection de bâtiments communaux[29]. Récemment, le juge judiciaire a validé le principe du constat d'un commissaire de justice établi au moyen d'un drone pour caractériser un trouble anormal de voisinage[30].

Drones et sécurité

Pilotés à distance par une radiocommande ou un smartphone, les drones n'en sont pas moins des aéronefs pouvant représenter une menace comme n'importe quel véhicule aérien. Dans plusieurs pays de l'Union européenne, des cas de survols non autorisés sont régulièrement signalés au-dessus d'infrastructures critiques - aéroports ou installations protégées - voire des rassemblements de personnes. À l'instar du cyberespace confronté à des attaques dont les commanditaires restent difficiles à identifier et à appréhender, l'espace aérien est « invisible ». Mais il comporte aussi une différence majeure avec le milieu cyber en ce qu'il est territorialisé et renvoie aux frontières étatiques. Ainsi la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile précise que « chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire » (article 1er) et que « le survol des aéronefs sans pilote[31] est soumis à autorisation spéciale ». En d'autres termes, l'accord de l'État survolé est nécessaire pour un drone étranger, tout comme des autorisations sont requises, sous différentes formes, pour faire voler un drone professionnel ou de la catégorie dite spécifique. À ce titre, il revient à l'Armée de l'air et de l'espace, au travers de la mission de défense aérienne, d'identifier et de contrer les menaces dans toutes les couches de l'atmosphère, de la basse à la très haute altitude[32] et en liaison avec les autres acteurs

[25] Cour de cassation Crim., 21 mars 2007, n° 06-89444.
[26] Cour de cassation, Crim., 22 nov. 2011, n° 11-84308.
[27] Cour d'appel Paris, 15 mai 2019, n° 18/26775.
[28] Décret n° 2023-283 du 19 avril 2023 relatif à la mise en œuvre de traitements d'images au moyen de dispositifs de captation installés sur des aéronefs pour des missions de police administrative, JORF n°96 du 20.04.20233.
[29] Assemblée Nationale, Projet de loi relatif à l'extension des prérogatives, des moyens, de l'organisation et du contrôle des polices municipales et des gardes champêtres (article 6), 28 octobre 2025.
[30] Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 3 juillet 2025, n°22/09374.
[31] L'OACI désigne les drones sous l'appellation de Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS).
[32] Article D. 1441-1 du code de la défense : « Dans le cadre de la politique générale de défense définie par le Premier ministre, la défense aérienne concourt, en liaison avec la défense civile et avec les autres formes militaires de la défense, à la sécurité du territoire, notamment à la protection des installations prioritaires de défense. La défense aérienne est permanente ; elle a pour objet :1° De surveiller l'espace, les approches aériennes du territoire et l'espace aérien national, de déceler et d'évaluer la menace ; 2° De fournir aux autorités gouvernementales et au commandement militaire les éléments de la situation spatiale et aérienne leur permettant de prendre les décisions qui leur incombent ; 3° De faire respecter en tout temps la souveraineté

étatiques. Le traitement des drones est identique à toute menace aérienne : détection, identification, classification et engagement. Des dispositifs particuliers de sûreté aérienne (DPSA) interdisent tout accès aérien à une zone sensible et permettent une réaction immédiate en cas de menace. Un décret du 27 mars 2023[33] fixe le régime juridique des mesures de brouillage des drones qui représentent une menace imminente, ou afin de prévenir le survol d'une zone interdite de survol [34]. Ce dispositif a déjà fait ses preuves. Ainsi, lors des Jeux olympiques de Paris de 2024, près de 400 drones ont pu être détectés et une centaine d'engins ont été neutralisés par brouillages. S'il reste aux autorités de l'État et aux industriels à mettre au point les moyens les plus efficaces pour contrer les survols illicites, les moyens à la disposition de la puissance publique sont conséquents. La loi du 24 octobre 2016 assortit de sanctions pénales - six mois d'emprisonnement et 15 000 € d'amende - le survol d'une zone interdite. Cette peine est alourdie lorsque le télépilote engage ou maintient un drone au-dessus d'une telle zone : elle peut aller dans ce cas jusqu'à un an d'emprisonnement et 45 000 € d'amende[35]. Le législateur a prévu en en outre la possibilité de confisquer l'engin qui a servi à commettre l'infraction[36].

Drones et conflits armés

Initialement réservés à des fins de renseignements ou à des « frappes ciblées », les drones militaires sont désormais omniprésents sur tous les champs de bataille au point de devenir partie intégrante du combattant terrestre [37]. Pour autant, et au-delà de leur variété, ils ne diffèrent pas des autres systèmes d'armes dans la mesure où ils restent pilotés à distance avec l'«être humain dans la boucle ». Dès lors, la licéité des drones de combat est conditionnée par le respect des principes habituels du droit des conflits armés (distinction entre combattants et civils, précaution, proportionnalité et minimisation des dommages collatéraux…) issus du Protocole additionnel aux quatre conventions de Genève de 1949, adopté en 1977 [38]. À

nationale dans l'espace aérien français ;4° De s'opposer à l'utilisation de l'espace aérien national par un agresseur éventuel; 5° De concourir à la diffusion de l'alerte aux populations en cas de danger spatial ou aérien inopiné. »

[33] Décret n° 2023-204 du 27 mars 2023 relatif au brouillage des aéronefs circulant sans personne à bord, JORF n°74 du 28 mars 2023.

[34] Cf. Article L 213-2 du code de la sécurité intérieure : « Les services de l'État ainsi que ses établissements publics concourant à la défense nationale peuvent utiliser des dispositifs désignés par arrêté du Premier ministre destinés à rendre inopérant ou à neutraliser un aéronef circulant sans personne à bord, en cas de menace imminente, pour les besoins de l'ordre public, de la défense et de la sécurité nationale ou du service public de la justice ou afin de prévenir le survol par un tel aéronef d'une zone mentionnée à l'article L. 6211-4 du code des transports (…) ».

[35] Article L. 6232-12 du code des transports.

[36] Article L. 6232-13 du code des transports.

[37] Ministère des armées, « La DGA livre à l'armée de terre les 1 000 premiers drones du combattant à coût maîtrisé », 30 janvier 2026.

[38] Décret n° 2001-565 du 25 juin 2001 portant publication du protocole additionnel aux conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux (protocole I) adopté à Genève le 8 juin 1977 (JORF n°150 du 30.06.2001).

l'inverse, les systèmes d'armées létales autonomes (SALA) soulèvent des problèmes juridiques et éthiques d'une toute autre ampleur en ce qu'ils s'affranchissent de toute intervention humaine[39]. Technologie prometteuse en même temps que menace potentielle pour les autres aéronefs, les personnes et les biens au sol, les enjeux représentés par les drones sont donc considérables comme l'indique un récent rapport du Parlement européen qui souligne la nécessité d'une protection renforcée de la société et des infrastructures civiles critiques contre ce type de menaces aériennes à faible coût[40].

[39] Parlement européen, 2018/2752(RSP), Résolution du 12 septembre 2018 sur les systèmes d'armes autonomes 2018/2752(RSP).

[40] Parlement européen, 20252088(INI), Résolution du 22 janvier 2026 sur les drones et les nouveaux systèmes de guerre, et sur la nécessité pour l'Union de s'adapter pour être prête à relever les défis actuels en matière de sécurité.

L'expertise stratégique en toute indépendance

PROGRAMME
DÉFENSE,
STRATÉGIE,
ARMEMENT

IRIS
INSTITUT DE RELATIONS INTERNATIONALES ET STRATÉGIQUES

2 bis, rue Mercœur - 75011 PARIS / France
+ 33 (0) 1 53 27 60 60
contact@iris-france.org

iris-france.org

L'IRIS, association reconnue d'utilité publique, est l'un des principaux think tanks français spécialisés sur les questions géopolitiques et stratégiques. Il est le seul à présenter la singularité de regrouper un centre de recherche et un lieu d'enseignement délivrant des diplômes, via son école IRIS Sup', ce modèle contribuant à son attractivité nationale et internationale.

L'IRIS est organisé autour de quatre pôles d'activité : la recherche, la publication, la formation et l'organisation d'évènements.