



GUIDE JURIDIQUE ET OPÉRATIONNEL

Vol professionnel en catégorie ouverte

Agglomération, zone peuplée, CTR et proximité d'aérodrome en France à compter du 1er janvier 2026.

[Textes officiels expliqués](#)

[Protocoles pas à pas](#)

[Contacts et liens directs](#)



LA RÉPONSE EN UNE PAGE

Ce que la réforme change réellement

INTERPRÉTATION CONFIRMÉE

Oui, sous réserve de respecter toutes les autres règles.

Depuis le 1er janvier 2026, un exploitant peut opérer en catégorie ouverte au-dessus de l'espace public en agglomération lorsque le vol s'inscrit dans son activité professionnelle. Ce droit n'est ni général ni automatique : la notification préfectorale, les règles de la catégorie ouverte et toutes les restrictions d'espace aérien continuent de s'appliquer.

1 LES TROIS IDÉES ESSENTIELLES

Activité professionnelle

L'exception urbaine vise le vol réalisé dans le cadre de l'activité professionnelle de l'exploitant. Le texte n'exige pas un contrat client ni un bon de commande.

Notification préfectorale

En zone peuplée, une déclaration préalable doit être envoyée au préfet avec dix jours ouvrables pleins de préavis. Le préfet peut restreindre ou interdire le vol.

Espace aérien inchangé

L'exception urbaine ne donne aucun passe-droit en CTR, près d'un aéroport, dans une zone interdite ou temporairement réglementée.

2 LE POINT QUI PRÊTAIT À CONFUSION

L'accord du contrôle aérien n'a pas été créé en 2026

Avant 2026, l'arrêté du 3 décembre 2020 prévoyait déjà des accords avec le contrôle aérien pour certaines opérations en catégorie ouverte dans un espace contrôlé. Mais un autre alinéa interdisait simultanément la catégorie ouverte au-dessus de l'espace public en agglomération. Un accord CTR ne supprimait donc pas cette interdiction urbaine.

La réforme du 23 décembre 2025 a modifié l'interdiction urbaine en créant l'exception professionnelle. Les dispositions relatives aux accords avec les services de la circulation aérienne sont, elles, restées applicables.

Ce que cela ne signifie pas : obtenir un accord de la tour ne transforme jamais une zone interdite en zone libre, ne permet pas de sortir de la catégorie ouverte et ne garantit pas l'acceptation d'une hauteur demandée. L'autorité fixe les conditions opérationnelles et peut refuser.

3 CATS OU NON ?

SITUATION	TITRE PRINCIPAL	CONCLUSION
Mission restant entièrement en catégorie ouverte	Formation OPEN A1/A3 et, selon le drone et la sous-catégorie, OPEN A2	Le CATS n'est pas exigé par les articles 4, 5 et 6 pour solliciter un accord relatif à l'espace aérien.
Mission ne respectant plus les limites de la catégorie ouverte	Catégorie spécifique : STS ou autorisation d'exploitation selon le cas	Les compétences et autorisations propres au régime choisi deviennent nécessaires. Un simple accord CTR ne suffit pas.



FONDEMENT NATIONAL

Les articles à connaître et leur sens pratique

5 ARTICLE 5 — ESPACE PUBLIC ET CTR

« dans le cadre de l'activité professionnelle de son exploitant »

En français courant : l'interdiction générale de la catégorie ouverte au-dessus de l'espace public en agglomération comporte désormais une exception pour une opération réellement professionnelle. En zone peuplée, l'article 6 doit ensuite être appliqué.

CTR particulières de l'annexe II

Toute opération en catégorie ouverte y est soumise à l'accord préalable du service de la circulation aérienne, quelle que soit la hauteur.

Autres espaces aériens contrôlés

L'accord préalable du contrôle est requis à partir de 50 mètres au-dessus de la surface. D'autres règles peuvent toutefois imposer un accord en dessous de 50 mètres, notamment à proximité d'un aérodrome.

Texte consolidé — article 5 :

legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000053310763

4 ARTICLE 4 — PROXIMITÉ D'UN AÉRODROME

En français courant : près d'un aérodrome, l'accord doit être demandé au service de contrôle, à défaut à l'organisme AFIS, ou à défaut à l'exploitant de l'aérodrome. Les volumes et hauteurs sont définis par l'annexe I. L'accord peut prendre la forme d'un protocole.

Texte consolidé — article 4 :

legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000042649827

6 ARTICLE 6 — NOTIFICATION AU PRÉFET

En français courant : tout vol en zone peuplée doit être déclaré avec dix jours ouvrables de préavis. Cette déclaration peut conduire à une restriction ou une interdiction. Si le délai n'est pas respecté, il faut obtenir l'accord exprès de la préfecture avant de voler.

Texte consolidé — article 6 :

legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000053310765

+ ARRÊTÉ MODIFICATIF DU 23 DÉCEMBRE 2025

Son article 5 remplace le premier paragraphe de l'article 5 de l'arrêté de 2020. Son article 11 fixe l'entrée en vigueur au 1er janvier 2026.

Texte modificatif :

legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2025/12/23/TRAA2529342A/jo/texte



AVANT DE PARLER D'AUTORISATION

Rester réellement en catégorie ouverte

La possibilité urbaine de 2026 ne s'applique que si l'opération reste conforme au règlement européen de la catégorie ouverte.

A CONDITIONS CUMULATIVES PRINCIPALES

Vol en vue directe

Le télépilote maintient le drone en VLOS, sauf recours à un observateur dans les conditions prévues par le règlement.

Hauteur

120 mètres au maximum par rapport au point le plus proche de la surface, sauf limite locale plus basse et cas particuliers prévus par le règlement.

Drone et sous-catégorie

Classe, masse et conditions A1, A2 ou A3 compatibles avec les personnes présentes et la distance aux zones résidentielles, commerciales, industrielles ou récréatives.

Personnes et rassemblements

Aucun survol de rassemblement. Le survol ou la proximité des personnes non impliquées dépend de la classe et de la sous-catégorie.

Pas de largage dangereux

Pas de marchandises dangereuses et pas de largage susceptible de créer un risque.

Zones géographiques UAS

Respect intégral des hauteurs publiées, zones interdites ou réglementées, NOTAM, SUP AIP et restrictions temporaires.

B CONSÉQUENCE PRATIQUE

Un accord aérien ne corrige pas une mission mal classée

Si le scénario impose par exemple de survoler un rassemblement, de voler hors vue, de dépasser les distances autorisées ou d'utiliser un drone incompatible avec la sous-catégorie choisie, la mission ne peut pas être rendue « ouverte » par un accord de la tour ou une déclaration préfectorale. Elle relève alors d'un autre cadre, généralement la catégorie spécifique.

C SOURCES EUROPÉENNES ET GUIDE DGAC

Règlement d'exécution (UE) 2019/947 :
eur-lex.europa.eu — version consolidée

Règlement délégué (UE) 2019/945 — classes de drones :
eur-lex.europa.eu — version consolidée

Page officielle DGAC — catégorie ouverte :
ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/exploitation-drones-categorie-ouverte

Fiche réflexe officielle :
Fiche catégorie ouverte — DGAC



ESPACE PUBLIC · HORS CONTRAINTE AÉRIENNE PARTICULIÈRE

Vol professionnel en ville hors CTR problématique

Exemple : prise de vues au-dessus d'une promenade ou d'une plage urbaine peu fréquentée, lorsque la carte aéronautique n'impose ni interdiction ni accord supplémentaire.

1

Qualifier l'activité professionnelle

Préparez une fiche de mission indiquant l'objectif, le commanditaire ou la destination professionnelle du contenu, la date, le lieu, le matériel, le télépilote et l'exploitant.

2

Vérifier que la mission reste en catégorie ouverte

Contrôlez la classe du drone, la sous-catégorie, la formation du télépilote, les personnes non impliquées, la hauteur, le maintien en vue et l'absence de rassemblement.

3

Vérifier l'espace aérien officiel

Consultez les zones géographiques UAS, l'AIP, les NOTAM et les SUP AIP. Une carte simplifiée ne remplace jamais l'information aéronautique officielle.

4

Notifier la préfecture à J-10 ouvrables pleins

Utilisez AlphaTango de préférence, ou le CERFA 15476*04. Le jour de la notification et le jour du vol ne comptent pas dans les dix jours ouvrables pleins.

5

Traiter les règles non aéronautiques

Vérifiez l'autorisation d'occupation du domaine public, les règles municipales de tournage, le droit à l'image, la protection de la vie privée et les consignes du gestionnaire du site.

6

Préparer le dossier à présenter sur place

Accusé de notification, enregistrement exploitant, preuve de compétence, assurance, fiche de mission, carte de la zone, analyse des risques et coordonnées du contact opérationnel.

7

Réévaluer juste avant le décollage

Contrôlez l'affluence réelle. Une plage vide lors de la préparation peut devenir un rassemblement. Vérifiez aussi les NOTAM, la météo et les restrictions temporaires.

**NOTIFICATION OU AUTORISATION ?****Délai respecté**

Il s'agit d'une déclaration préalable. La préfecture peut toutefois notifier une restriction ou une interdiction.

Délai non respecté

Le vol ne peut avoir lieu qu'après accord de la préfecture, qui apprécie la recevabilité de la demande tardive.

AlphaTango : alphotango.aviation-civile.gouv.fr

CERFA 15476 et notice : service-public.fr — déclaration préalable de vol en zone peuplée



ACCORD PRÉALABLE AVEC LE GESTIONNAIRE DE L'ESPACE

Vol professionnel en espace contrôlé

1 DÉTERMINER LA RÈGLE APPLICABLE

SITUATION	ACCORD À RECHERCHER	BASE
CTR figurant dans la liste de l'annexe II §3	Accord du contrôle aérien pour toute opération, quelle que soit la hauteur.	Article 5, 3° i
Autre espace contrôlé, notamment CTR civile non listée	Accord du contrôle à partir de 50 m au-dessus de la surface.	Article 5, 3° ii
Proximité ou emprise d'un aéroport	Selon le cas : contrôle aérien, AFIS ou exploitant d'aéroport, y compris lorsque la hauteur envisagée est inférieure à 50 m.	Article 4 et annexe I

Cas de Nice : Nice n'apparaît pas dans la liste spéciale de l'annexe II §3. Le seuil de 50 m de l'article 5 s'applique donc à l'espace contrôlé en général. Mais la proximité immédiate de LFMN, son emprise et les volumes de protection de l'aéroport rendent l'article 4 déterminant : il ne faut jamais conclure qu'un vol sous 50 m est libre sans vérifier la localisation exacte et l'accord requis.

2 CONTENU CONSEILLÉ D'UNE DEMANDE

Identification

Exploitant, numéro d'enregistrement, télépilote, téléphone joignable pendant le vol, assurance.

Volume demandé

Coordonnées, plan, rayon ou polygone, hauteur AGL et altitude si demandée, point de décollage.

Créneau

Date, heure locale et UTC, durée, créneau de repli, temps réel nécessaire à l'activation et à la clôture.

Mode opératoire

Drone, VLOS, observateur, mesures d'interruption, retour, perte de liaison et procédure d'urgence.

3 CIRCUIT PRATIQUE

1 Identifier l'organisme compétent

Relevez le code OACI de l'aéroport et consultez l'AIP, rubrique AD 2, ainsi que les contacts publiés par la DSAC. Ne téléphonez pas spontanément sur une fréquence opérationnelle.

2 Envoyer la demande assez tôt

Le texte ne fixe pas un délai universel pour l'accord ATS. L'organisme peut imposer son propre préavis et un modèle de protocole. Anticipez plusieurs semaines pour une zone complexe.

3 Signer ou accepter le protocole

Le protocole peut fixer hauteur, volume, créneau, numéro d'activation, contact avant décollage, suspension immédiate et appel de fin d'activité.

4 Ajouter la notification préfectorale

Si le vol se trouve aussi en zone peuplée, l'accord aérien ne remplace pas la notification à la préfecture. Les deux démarches se cumulent.

5 Ne voler que dans les limites accordées

Une hauteur demandée n'est jamais acquise. Le contrôle peut réduire, différer, suspendre ou refuser l'activité selon le trafic.



À QUI S'ADRESSER ?

Les portes d'entrée officielles

06 ALPES-MARITIMES ET NICE

DSAC Sud-Est — délégation Côte d'Azur

La page de contacts DGAC indique pour les drones, la gestion de l'espace aérien et plusieurs démarches Côte d'Azur l'adresse :

nice-caz-agta-bf@aviation-civile.gouv.fr

Téléphones publiés pour le pôle ULM et drones de la DSAC Sud-Est : 04 42 33 77 85 / 04 42 33 77 81.

Annuaire officiel DGAC / DSAC Sud-Est :

ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

P PRÉFECTURE TERRITORIALEMENT COMPÉTENTE

La notification de zone peuplée doit être envoyée via AlphaTango. Le portail transmet la démarche à la préfecture compétente et constitue la voie recommandée. Pour une demande tardive ou une question locale, utilisez les coordonnées de la préfecture du département concerné.

Préfecture des Alpes-Maritimes :

alpes-maritimes.gouv.fr/Nous-contacter

AlphaTango — notifications :

[Mode d'emploi officiel AlphaTango](#) · [Accéder au portail](#)

S INFORMATION AÉRONAUTIQUE

AIP France

Référence permanente : espaces, aérodromes, CTR, contacts et procédures publiées.

[SIA Aviation civile](#)

NOTAM et SUP AIP

Informations temporaires ou urgentes à vérifier avant chaque mission.

[SOFIA Briefing](#)

AIP — aérodrome de Nice LFMN :

[Consulter la fiche AD 2 LFMN](#)

C CARTOGRAPHIE OFFICIELLE

La représentation cartographique aide à préparer le vol, mais le jeu de données et l'information aéronautique publiée font foi. Une hauteur affichée à zéro ne doit jamais être interprétée comme une simple invitation à appeler la tour.

Cartes et données publiques :

cartes.gouv.fr · [SIA](#)



CE QUI DEMANDE UNE VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE

Zones sensibles et restrictions distinctes

SITUATION	À COMPRENDRE	ACTION
Zone interdite « P »	La pénétration est interdite, sauf dérogation expressément prévue par la publication de la zone.	Consulter ENR 5.1 et l'autorité indiquée. Ne pas supposer qu'un accord CTR suffit.
Zone réglementée « R »	Les conditions varient : horaires, hauteurs, bénéficiaires et organisme gestionnaire.	Lire la fiche de zone et demander l'accord à l'organisme mentionné lorsqu'il est prévu.
Zone dangereuse « D »	Des activités dangereuses pour les aéronefs peuvent s'y dérouler.	Éviter ou coordonner selon la publication et l'activité réelle.
Zone temporaire, NOTAM ou SUP AIP	Une restriction absente d'une carte enregistrée peut apparaître quelques heures ou jours avant le vol.	Vérification obligatoire juste avant la mission.
Zone militaire	Selon la zone, l'horaire, la masse et le mode de vol, notification ou accord militaire peut être requis.	Consulter AIP/NOTAM et utiliser AlphaTango lorsque la notification au ministère des Armées est prévue.
Installation nucléaire	Elle est généralement protégée par une zone interdite ou des mesures spécifiques.	Lire la publication officielle ; ne jamais s'en approcher sur la seule base d'une carte grand public.
Site Seveso	Le classement Seveso ne crée pas, à lui seul, une zone aéronautique interdite uniforme.	Vérifier zone UAS, AIP, arrêtés locaux, sûreté du site et autorisation foncière. Ne pas inventer une interdiction automatique.
Rassemblement de personnes	Le survol reste exclu de la catégorie ouverte.	Modifier le volume ou renoncer ; une notification préfectorale ne neutralise pas cette règle européenne.



AUTORISATIONS QUI NE SONT PAS AÉRONAUTIQUES

Domaine public

Décollage, installation du matériel, balisage ou privatisation d'un espace peuvent nécessiter l'accord de la mairie, du port, du département ou du gestionnaire.

Tournage et prise de vues

Une autorisation de tournage peut être distincte de l'autorisation de vol. Elle traite notamment l'occupation, la circulation et les moyens techniques.

Vie privée

Le respect du RGPD, du droit à l'image et de la tranquillité des riverains reste indépendant du droit aérien.

Site privé

L'accord du propriétaire ou du gestionnaire concerne l'accès et le décollage, pas l'autorisation d'utiliser l'espace aérien.

Règle simple : préfet, contrôle aérien, gestionnaire du terrain et personnes filmées répondent à des questions différentes. Un accord obtenu auprès de l'un ne remplace pas les autres.



CLIENT, AUTOPRODUCTION, YOUTUBE

Qu'est-ce qu'une activité professionnelle ?

Ce que dit le texte

L'article 5 vise l'opération réalisée « dans le cadre de l'activité professionnelle de son exploitant ». Il ne demande pas expressément une facture, un contrat client ou un bon de commande pour chaque vol.



UNE VIDÉO POUR SA PROPRE CHAÎNE PEUT-ELLE CONVENIR ?

Oui, potentiellement. Une autoproduction destinée à une chaîne détenue et exploitée dans le cadre d'une activité économique, éditoriale, promotionnelle ou monétisée peut présenter un lien professionnel réel. En revanche, publier après coup une vidéo de loisir sur YouTube ne suffit pas automatiquement à transformer le vol en mission professionnelle.



ÉLÉMENTS PERMETTANT DE DOCUMENTER LE CARACTÈRE PROFESSIONNEL

Avant le vol

- Fiche ou ordre de mission interne daté.
- Objet éditorial et destination des images.
- Storyboard, calendrier de publication ou projet de communication.
- Identification de l'entreprise et de la chaîne.

Activité économique

- SIREN/SIRET et activité cohérente.
- Monétisation, sponsoring, prospection ou promotion des services.
- Comptabilité ou dossier de production.
- Assurance couvrant l'usage professionnel.

Dossier aéronautique

- Exploitant UAS enregistré.
- Télépilote et compétences OPEN.
- Notification préfectorale.
- Accords d'espace aérien lorsqu'ils sont requis.

Après le vol

- Fichiers et journal de vol conservés.
- Publication reliée au projet annoncé.
- Traçabilité des validations et autorisations.
- Archivage des échanges opérationnels.

Prudence juridique : aucun texte officiel consulté ne donne une définition spéciale de « vidéo YouTube professionnelle ». Cette qualification dépend donc des faits. Pour une autoproduction sans client et sans monétisation claire, demander une confirmation écrite à la DSAC Sud-Est ou à la préfecture sécurise l'interprétation.



FORMULATION CONSEILLÉE SUR LA FICHE DE MISSION

Production de contenus audiovisuels originaux destinés aux supports éditoriaux et promotionnels exploités par Riviera Drone, en lien direct avec son activité déclarée de création d'images et d'information sur la Côte d'Azur.



AVANT CHAQUE MISSION

Décision finale en 12 contrôles

1. Mission réellement professionnelle et documentée.
2. Exploitant UAS enregistré.
3. Télépilote formé pour la sous-catégorie retenue.
4. Drone et classe compatibles avec A1, A2 ou A3.
5. Vol en vue, sous la hauteur autorisée.
6. Aucun rassemblement de personnes.
7. Zones UAS, AIP, NOTAM et SUP AIP vérifiés.
8. Notification préfectorale envoyée à temps.
9. Accord ATS, AFIS ou aérodrome obtenu si requis.
10. Accord du gestionnaire du sol ou de tournage obtenu.
11. Météo, affluence et risques réévalués sur place.
12. Toutes les preuves disponibles pendant le vol.

R RÉFÉRENCES PRINCIPALES

Arrêté du 3 décembre 2020, version consolidée :
Légifrance — utilisation de l'espace aérien par les UAS

Arrêté du 23 décembre 2025 :
Légifrance — réforme applicable au 1er janvier 2026

Guide officiel catégorie ouverte :
DGAC — Guide catégorie ouverte

Notice CERFA 15476*04 :
Service-Public — modalités de la notification en zone peuplée

Information aéronautique :
SIA · SOFIA Briefing · cartes.gouv.fr

! LIMITES DU DOCUMENT

Document d'information — pas une autorisation de vol.

Ce guide présente l'état des textes consultés au 27 juillet 2026. La réglementation, les cartes, l'AIP, les NOTAM, les consignes préfectorales et les protocoles locaux peuvent évoluer. L'exploitant et le télépilote restent seuls responsables de la préparation et de l'exécution de chaque mission. En cas de doute, obtenir une réponse écrite de l'autorité compétente avant le vol.

Conception et rédaction : Riviera Drone. Toute reproduction doit conserver la mention Riviera Drone et la date d'édition.