



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction des affaires criminelles et des grâces

Sous-direction de la justice pénale générale
Bureau de la politique pénale générale

Paris, le 23 juillet 2024

Le garde des Sceaux, ministre de la Justice

A

Pour attribution

Mesdames et Messieurs les procureurs généraux près les cours d'appel
Monsieur le procureur de la République près le tribunal supérieur d'appel
Mesdames et Messieurs les procureurs de la République près les tribunaux judiciaires

Pour information

Mesdames et Messieurs les premiers présidents des cours d'appel
Monsieur le président du tribunal supérieur d'appel
Mesdames et Messieurs les présidents des tribunaux judiciaires

N° NOR : JUSD2420849C

N° CIRCULAIRE : CRIM 2024 – 9/E1 – 23/07/2024

N/REF : CRIM-BPPG N°2024-0062-E13

TITRE : Circulaire relative au traitement judiciaire des intrusions aériennes

Table des matières

1. Les enjeux attachés à la protection de l'espace aérien national et des sites sensibles	3
1.1 Des échanges nécessaires avec le commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes.....	3
1.2 Des incriminations spécifiques en matière de survol de zones interdites, susceptibles de mobiliser d'importants moyens	4
1.2.1 Les faits commis par les pilotes.....	4
1.2.2 Les faits commis par les télépilotes.....	5
1.3 L'incrimination de prises de vue aériennes interdites	6
1.4 Les infractions liées à la pénétration de l'espace aérien national	6
2. Le cadre procédural et les investigations indispensables en matière d'intrusions aériennes	7
2.1 La compétence de la loi pénale française.....	7
2.2 La détermination du parquet et des services d'enquête compétents.....	7
2.3 Les investigations relatives au survol	8
2.4 Les investigations relatives aux pilotes et télépilotes et à l'aéronef.....	9
2.4.1 Les investigations concernant les pilotes et télépilotes	9
2.4.2 Les investigations relatives à l'aéronef	10
2.5 Une politique de saisie adaptée à l'aéronef en cause	10
2.5.1 La saisie des aéronefs avec pilote.....	10
2.5.2 La saisie des drones	10
2.5.3 L'affectation à titre gratuit des drones saisis au bénéfice des services d'enquête	10
3. Une réponse pénale ferme et réactive à l'encontre des auteurs d'intrusions aériennes	11
3.1 La mise en œuvre d'une réponse pénale à contenu à l'encontre des auteurs d'infractions involontaires.....	11
3.2 La mise en œuvre d'une réponse pénale ferme à l'encontre des auteurs d'infractions volontaires ou portant gravement atteinte à la sécurité aérienne.....	12

Le 26 juillet prochain s'ouvriront les jeux Olympiques de Paris 2024, suivis, quelques semaines plus tard, des jeux Paralympiques. Comme rappelé dans les circulaires des [15 janvier 2024](#) et [9 avril 2024](#), ces événements constituent un moment historique, associé à d'importants enjeux judiciaires. Le traitement des infractions en lien avec la circulation des aéronefs constitue l'un d'eux, compte tenu de la densification attendue du trafic aérien et de l'augmentation des zones couvertes par une interdiction de survol durant cette période.

Indépendamment de cet événement, la lutte contre les infractions aériennes (pénétrations de zones interdites, pénétration de l'espace aérien national sans autorisation, prises de vues aériennes, survols de zones à forte densité, etc.) appelle par ailleurs une mobilisation particulière des parquets généraux et des parquets, en raison de la sensibilité de ces faits, et notamment de la nature des sites visés par des survols interdits ou des moyens matériels et humains susceptibles d'être engagés pour y mettre un terme.

Entre 2017 et 2022, les affaires poursuivables en matière de survols illicites, tout particulièrement commis par télépilotes, qu'ils relèvent d'actes volontaires ou de maladresse ou négligence, ont connu une augmentation significative, passant de 160 affaires en 2017 à 237 en 2022. Les faits de pénétrations de zones interdites nécessitent chaque année une quinzaine d'interventions directes des moyens de l'armée de l'air et de l'espace¹.

L'augmentation prévisible de ces faits, notamment liée à la démocratisation des drones, l'augmentation de leur taille, de leur capacité et de leur autonomie, ainsi que les interceptions par l'engagement des moyens militaires de l'armée de l'air et de l'espace, qui peuvent intervenir à la suite de survols illicites commis au moyen d'aéronefs avec ou sans pilote pour préserver notre espace aérien, nécessitent une adaptation de la réponse pénale apportée à ces faits.

L'action des parquets généraux et des parquets apparaît dès lors déterminante pour répondre aux enjeux actuels en matière de souveraineté de l'espace aérien national et de sécurisation des sites sensibles.

La présente circulaire vous appelle par conséquent à la vigilance au regard de ces enjeux (1) et des contraintes procédurales associées à ce type d'enquêtes (2), et vous invite à apporter une réponse pénale ferme et réactive pour lutter efficacement contre les faits constatés (3).

1. Les enjeux attachés à la protection de l'espace aérien national et des sites sensibles

1.1 Des échanges nécessaires avec le commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA)

Les infractions aux règles de circulation aérienne sont essentiellement constatées dans le cadre de la mission permanente de sûreté aérienne, assurée, sous la responsabilité directe du Premier ministre, par le commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes. Décrite dans le code de la défense², cette mission s'inscrit dans le cadre plus large de la défense aérienne qui assure la surveillance de l'espace aérien national, afin de constater et faire cesser les infractions aux règles de survol, et fait respecter en tout temps la souveraineté nationale.

¹ Source : SG-SSER SID/CASSIOPEE-Traitement DACG/PEPP ; chiffres CDAOA (15 interceptions en 2022, 18 en 2023)

² Article [D*1441-1](#) et suivants du code de la défense.

Le CDAOA assure par ailleurs le suivi des évolutions intervenues ou à prévoir concernant la réglementation de l'espace aérien et notamment celui des mesures d'interdiction de survol prévues par l'article R. 6211-7 du code des transports. Conformément audit article, ces mesures sont prises soit par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile soit, lorsque des raisons d'ordre militaire sont invoquées, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées, et sont portées à la connaissance des usagers de l'espace aérien par la voie de l'information aéronautique³.

De telles mesures d'interdiction de survol peuvent également être prises, par dérogation à l'article R. 6211-7 précité, après avis de la direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente, par le préfet de Police à Paris, le préfet de police des Bouches-du-Rhône et le préfet de département pour les autres départements ou, en ce qui concerne la mer territoriale et les eaux territoriales, par le préfet maritime territorialement compétent. Elles doivent alors répondre à 3 conditions cumulatives : présenter un caractère d'urgence, se limiter à une hauteur maximale de 1 000 mètres au-dessus de la surface et ne pas affecter les zones d'approche immédiate des aérodromes et ne pas excéder 4 jours consécutifs, renouvelables une fois pour une durée égale (article [R. 6211-8](#) du code des transports).

Vous pourrez ainsi solliciter le CDAOA⁴ afin que vous soient transmis tous éléments concernant la réglementation de l'espace aérien sur vos ressorts, de même que tous éléments concernant des faits particuliers que le commandement aurait été amené à constater dans le cadre de sa mission permanente de sûreté aérienne (cf. partie 2).

1.2 Des incriminations spécifiques en matière de survol de zones interdites, susceptibles de mobiliser d'importants moyens

En application de l'article [L. 6211-4](#) du code des transports, plusieurs types de zones à statut particulier peuvent être mis en place sur le territoire national afin de réglementer le survol des aires et installations qu'elles couvrent. Il peut s'agir de zones interdites permanentes et de zones interdites temporaires mises en œuvre autour de sites sensibles stratégiques/points d'importance vitale (sites industriels, installations militaires, centrales nucléaires) ou à l'occasion d'évènements particuliers. L'État peut également instituer des zones réglementées temporaires autour de certaines agglomérations ou à l'occasion des mêmes événements.

L'article [L. 6211-5](#) du code des transports dispose que l'aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite. Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction de l'autorité administrative et, notamment, atterrir sur l'aérodrome qui lui est indiqué. Cette injonction, et la contrainte associée, peuvent être signifiées directement en l'air par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs appareils intercepteurs (avions de chasse, hélicoptères)⁵ en alerte au sol, déclenchés par la chaîne de posture permanente de sûreté air (PPS-A) mise en œuvre par l'armée de l'air et de l'espace.

³ Conformément à la réglementation aéronautique, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements utiles à la bonne exécution du vol, disponibles sur le site Internet du Service de l'information aéronautique (www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

⁴ cdaoa-cnoa.h24.fct@intradef.gouv.fr

⁵ Pour mémoire, coût d'une heure de vol de Rafale = 20 000 euros, MIRAGE 2000 : 16 000 euros, FENNEC (Hélicoptère) = 3 500 euros.

Le code des transports réprime spécifiquement le non-respect des zones d'interdiction, par des aéronefs avec ou sans pilote⁶, les peines encourues variant selon que les faits ont été commis par maladresse ou négligence, ou qu'ils témoignent d'une volonté, de la part du pilote ou du télépilote, de ne pas respecter les zones définies.

1.2.1 Les faits commis par les pilotes

L'article [L. 6232-2](#) du code des transports réprime de six mois d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende le fait pour le pilote de survoler, par maladresse ou négligence, une zone du territoire français en violation d'une interdiction prononcée dans les conditions prévues par le premier alinéa de l'article [L. 6211-4](#) du même code. Les peines sont portées à un an d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende lorsque le pilote, volontairement, s'engage ou se maintient au-dessus d'une zone interdite, ou ne se conforme pas aux prescriptions évoquées aux articles [L. 6211-4](#) et [L. 6211-5](#) du code des transports.

Une attention toute particulière est portée à l'hypothèse du survol interdit lorsqu'il est constitué par la pénétration d'un réseau très basse altitude (RTBA). En effet, les aéronefs du ministère des Armées peuvent évoluer dans des zones aériennes réglementées connectées entre elles, où sont définis et protégés des itinéraires spécifiques réservés aux vols d'entraînement d'avions de chasse à très basse altitude et à très grande vitesse.

Ce réseau se caractérise notamment par une absence de couverture radar complète ne permettant pas aux pilotes militaires de détecter la présence d'autres aéronefs compte tenu de la rapidité des mouvements des aéronefs militaires qui évoluent fréquemment proches des reliefs. Il est donc presque impossible pour eux d'assurer les manœuvres de prévention et d'évitement de collisions avec d'autres aéronefs sur leur trajectoire évoluant dans ces zones interdites.

Le contournement de ce RTBA par les aéronefs civils, obligatoire pendant les périodes d'activation, conditionne la sécurité des appareils et des équipages évoluant dans ces zones. En 2023, 26 pénétrations de RTBA ont pourtant été constatées. Ces intrusions, qui constituent une grave atteinte à la sécurité aérienne en faisant peser un risque majeur sur les aéronefs et les équipages, sont non seulement réprimées par l'article L. 6232-2 du code des transports précité mais sont également susceptibles, selon les circonstances particulières de commission des faits, de relever de l'article [223-1](#) du code pénal au titre de la mise en danger de la vie d'autrui.

1.2.2 Les faits commis par les télépilotes

L'article [L. 6232-12](#) du code des transports réprime spécifiquement les faits commis par un télépilote⁷. Est ainsi puni de six mois d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende le fait pour un télépilote de faire survoler, par maladresse ou négligence, par un aéronef circulant sans équipage à bord, une zone du territoire français en violation d'une interdiction prononcée dans les conditions prévues par le premier alinéa de l'article [L. 6211-4](#) du même code. Les peines sont, là aussi, portées à un an

⁶ Pour une vision exhaustive des infractions prévues en matière d'aéronefs, voir le tableau publié sur le [Wikipédia](#) et joint à la [boîte à outils](#) relative au dispositif judiciaire mis en œuvre à l'occasion des jeux Olympiques et Paralympiques 2024.

⁷ L'article [L. 6214-1](#) du code des transports définit le télépilote, par renvoi au [règlement délégué \(UE\) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019](#), comme la personne physique chargée de faire voler l'aéronef exploité de manière autonome ou sans pilote à bord en toute sécurité en manœuvrant ses commandes de vol, soit manuellement soit, quand l'aéronef sans pilote est en vol automatique, en contrôlant sa trajectoire et en restant à même d'intervenir et de modifier celle-ci à tout moment.

d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende lorsque le télépilote engage ou maintient ledit aéronef au-dessus d'une zone interdite, ou ne se conforme pas aux prescriptions évoquées à l'article [L. 6211-4](#) du code des transports.

Que l'auteur soit un pilote ou un télépilote, la réponse pénale doit ainsi nécessairement être adaptée au degré d'intentionnalité associé aux faits, à leur dangerosité, à la sensibilité des zones survolées et aux moyens militaires éventuellement déployés pour faire cesser l'infraction.

1.3 L'incrimination de prises de vue aériennes interdites

L'article [L. 6224-1](#) du code des transports interdit la captation, l'enregistrement, la conservation, l'utilisation ou la diffusion de données recueillies, depuis un aéronef, par un appareil photographique ou cinématographique ou par tout autre capteur de télédétection, dans les zones définies au regard des besoins de l'ordre public, de la défense et de la sécurité nationales ou des services pénitentiaires.

Ces faits sont réprimés par l'article [L. 6232-8 3°](#) du code des transports, qui prévoit qu'est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende « le fait de faire usage, sans autorisation spéciale, d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites ».

Les zones interdites à la captation aérienne de données (ZICAD, anciennement appelées ZIPVA) sont définies par un arrêté interministériel qui est mis à jour régulièrement (actuellement, [l'arrêté du 19 octobre 2023](#) publié au Journal officiel du 21 octobre 2023).

Les articles [R. 6224-1](#) et suivants du code des transports fixent le régime dérogatoire permettant de capter des images d'une ZICAD (hypothèse prévue par l'article L. 6224-1 dernier alinéa). Depuis la modification du régime de ces autorisations dérogatoires par le décret n°2022-1397 du 2 novembre 2022, les autorisations sont désormais délivrées par le préfet du département, et à Paris par le préfet de Police, après avis du secrétariat du haut fonctionnaire de défense et de sécurité (SHFDS) du ministère concerné, à l'exception des ZICAD dépendant du ministère des Armées, qui reste compétent en la matière.

1.4 Les infractions liées à la pénétration de l'espace aérien national

Les infractions relatives à la pénétration de l'espace aérien national, indispensables à la préservation de la souveraineté nationale, participent de la capacité de l'Etat à assurer la surveillance de son espace aérien afin d'y déceler et évaluer les menaces.

Ainsi, l'article [L. 6232-3](#) du code des transports réprime le fait pour le pilote, en infraction aux dispositions de l'article [L. 6212-2](#) du même code, de ne pas utiliser, sauf cas de force majeure, un aéroport international au départ ou à l'arrivée d'un vol international.

L'article [R. 6211-5](#) du code des transports interdit tout vol comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil au-dessus des zones à forte densité, d'une ville, d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome accueillant du public. L'article [R. 6211-9](#) du code des transports quant à lui oblige le pilote de l'aéronef, lorsqu'il pénètre à l'intérieur de l'espace aérien métropolitain, à établir une communication radiotéléphonique avec un organisme de la circulation

aérienne⁸. Le non-respect de l'interdiction ou de la prescription prévues par ces deux articles constitue une contravention de 5^{ème} classe (article [R. 6232-4](#) du code des transports).

2. Le cadre procédural et les investigations indispensables en matière d'intrusions aériennes

2.1 La compétence de la loi pénale française

L'article [113-1](#) du code pénal dispose que le territoire de la République, sur lequel la loi pénale française est applicable, inclut les espaces maritimes et aériens qui lui sont liés.

L'article [113-11 2°](#) du code pénal précise que la loi pénale française est applicable aux crimes et délits commis à bord des aéronefs non immatriculés en France, lorsque l'appareil atterrit en France après le crime ou le délit.

Les faits de survols illicites commis au moyen d'un aéronef étranger et/ou par un pilote étranger peuvent par conséquent être poursuivis en France, notamment dans l'hypothèse où le lieu d'atterrissage se situe sur le territoire de la République.

2.2 La détermination du parquet et des services d'enquête compétents

Le traitement judiciaire des faits d'intrusions aériennes implique la détermination du parquet compétent pour désigner le service d'enquête en charge des investigations et diriger celles-ci.

S'agissant du parquet localement compétent, le lieu des faits étant susceptible de couvrir plusieurs ressorts, il convient de retenir prioritairement la compétence du parquet du lieu d'interpellation du pilote ou du télépilote, lorsque celle-ci intervient dans le temps de la flagrance. A défaut d'interpellation intervenue immédiatement ou rapidement après l'atterrissage de l'aéronef, il convient de retenir le critère du lieu des faits, soit la compétence du parquet du tribunal judiciaire dans le ressort duquel la dernière zone interdite de survol a été traversée par l'aéronef.

Le choix du service enquêteur doit quant à lui se fonder en premier lieu sur le lieu d'interception ou d'atterrissage, que ce soit pour un pilote ou un télépilote. Ce choix doit garantir une prise en compte immédiate et éviter des délais préjudiciables aux investigations à conduire. La saisine initiale d'un service d'enquête n'interdit pas la transmission de la procédure au service enquêteur compétent sur le territoire du lieu de décollage, notamment dans le cas où l'audition ultérieure du mis en cause est à privilégier.

Dans l'hypothèse d'un survol de lieu sensible, de présence d'éléments de complexité dans les investigations telles que l'impossibilité de procéder à un contrôle/interpellation du pilote ou la présence d'élément d'extranéité du pilote ou de l'aéronef, et enfin en cas de mode opératoire particulier, d'autres services d'enquête pourront être désignés par subsidiarité ou en complément du service territorialement compétent.

Ainsi, en application de l'article [41 alinéa 3](#) du code de procédure pénale, le procureur de la République pourra opportunément demander la réalisation de certains actes d'enquête par la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA), compétente sur l'ensemble du territoire et spécialiste en matière de police aéronautique. La GTA peut ainsi être saisie en propre ou apporter son concours à

⁸ Ou, à défaut de pouvoir le faire, de se mettre dès l'atterrissage en rapport avec les organismes locaux de la circulation aérienne et les services de douane et de police compétents.

une unité non spécialisée, que ce soit pour un pilote ou un télépilote. Implantée sur une trentaine d'aéroports majeurs et compétente sur la majorité des aérodromes secondaires qu'elle visite régulièrement au titre de la surveillance des plateformes, l'intervention de la GTA est de nature à garantir une cohérence territoriale et une continuité de l'action des services en matière de lutte contre les intrusions aériennes.

Selon la zone concernée par les faits d'intrusions aériennes, les huit unités et brigades aéronautiques de la Direction nationale de la police aux frontières (basées à Toussus-le-Noble, Lille, Metz, Rennes, Marseille, Toulouse, Lyon et Bordeaux), peuvent également être saisies de l'enquête. Ainsi et à titre d'exemple, l'Unité centrale aérienne de Toussus-le-Noble est compétente en matière d'infractions de survols illicites commises en Ile-de-France et en secteur police. Ce même service est également compétent pour tout survol illicite si l'aéronef en cause se pose, à l'issue des faits, sur l'un des aérodromes suivants : Les Mureaux, Saint-Cyr-L'Ecole, Moret, Melun, Lognes, Chelles ou Coulommiers.

Enfin, s'agissant des sites de l'armée de l'air et de l'espace ou rattachés à celle-ci, les brigades de gendarmerie de l'air et/ou la section de recherches de la gendarmerie de l'air peuvent être saisies de l'enquête au regard de leur connaissance et de leur expertise du domaine de l'aéronautique militaire.

2.3 Les investigations relatives aux intrusions aériennes

Conformément à l'article [L. 6142-1](#) du code des transports, les infractions aériennes sont notamment constatées par les personnels relevant du ministère des Armées, pilotes ou contrôleurs aériens de l'armée de l'air et de l'espace, dûment commissionnés et assermentés. Dès la constatation de l'infraction, les services du CDAOA recueillent ainsi l'ensemble des informations nécessaires à la constitution du dossier d'infraction et notamment le plan de vol, les messages de la circulation aérienne concernant le vol, la transcription des enregistrements des communications, la trajectoire du vol, etc.

Le dossier préliminaire d'infraction ainsi constitué par le CDAOA comporte obligatoirement un procès-verbal de constat d'infraction, une fiche de synthèse de l'infraction comprenant le schéma altimétrique et un relevé d'enregistrement de vidéo radar ou d'une restitution graphique d'itinéraire. Le détachement de la police ou de la gendarmerie nationale du CDAOA assure, selon les cas et les compétences territoriales respectives, la transmission du dossier d'infraction vers les services enquêteurs compétents et notamment vers la gendarmerie des transports aériens.

Au-delà de ces éléments initiaux transmis par le CDAOA, doivent être recueillis tous les éléments utiles concernant la préparation et le déroulement du vol (notamment, trajet précis, horaires, météorologie, comportement en vol, éventuels échanges radios avec les autorités et/ou aérodromes) et la nature de celui-ci (essai, service régulier, meeting, tourisme, fret voltige). Tout élément cartographique peut s'avérer utile à la prise en compte des éléments constitutifs de l'infraction.

Il convient de veiller plus particulièrement à ce que la procédure contienne tout élément relatif à la réaction du pilote ou du télépilote face aux éventuelles sommations qui lui auraient été adressées et aux moyens engagés pour faire cesser les faits. L'audition des contrôleurs aériens ayant eu à échanger avec le pilote peut ainsi, selon la nature des faits, s'avérer opportune.

Enfin, s'agissant des infractions de survol de zones interdites, caractérisées par la violation d'une règle spéciale d'interdiction spatiale, il convient de s'assurer que l'arrêté d'interdiction de survol correspondant à la zone visée soit joint à la procédure.

2.4 Les investigations relatives aux pilotes et télépilotes et à l'aéronef

2.4.1 Les investigations concernant les pilotes et télépilotes

En parallèle des mesures conservatoires prises pour agir sur l'engin afin de faire cesser le survol illégal, la priorité doit être donnée à la recherche et à l'interpellation du pilote ou du télépilote par les services d'intervention.

Une fois l'engin posé, il est opportun que le pilote ou le télépilote de l'aéronef fasse, dans la mesure du possible et hors situation particulière, l'objet d'un contrôle, afin que son identité et son implication dans le survol litigieux puissent être établies dans le cadre de la procédure la plus rapidement possible. Le cas échéant, l'identité des passagers de l'aéronef habité pourra également être relevée, et ces derniers entendus.

Le placement en garde à vue du pilote ou du télépilote peut en outre s'avérer nécessaire afin de garantir, selon la nature des faits et le profil du mis en cause, une présentation devant le procureur de la République, particulièrement lorsque l'intéressé est dépourvu de garanties de représentation sur le territoire national, et notamment s'il s'agit un ressortissant étranger. Il convient toutefois de noter que la garde à vue d'un pilote ou télépilote du chef de survol de zone interdite par maladresse ou négligence ne peut faire l'objet de prolongation, au regard de la peine encourue pour ce type d'infractions.

L'[ordonnance n°2022-830 du 1^{er} juin 2022 relative aux contrôles de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants dans le domaine de l'aviation civile](#), prise en application du [règlement \(UE\) 2018/1042 de la Commission du 23 juillet 2018](#), instaure par ailleurs un régime spécifique de contrôle de l'alcoolémie ou de l'usage de stupéfiants dans le domaine de l'aviation civile et réprime pénalement la consommation d'alcool ou l'usage de stupéfiants, notamment par les pilotes.

Par voie de conséquence, les articles [L. 6225-3](#) et [L. 6225-7](#) du code des transports permettent de procéder aux vérifications relatives à l'état alcoolique ou l'usage de produits stupéfiants, même en l'absence d'infraction préalable. Conformément à l'article [L. 6225-1](#) du code des transports, ces vérifications sont susceptibles de viser d'une part les pilotes et, d'autre part, les télépilotes effectuant des opérations présentant un risque particulier pour les personnes et les biens au sens de l'article [D. 6225-2](#) de ce même code⁹.

Vous veillerez ainsi à ce que le pilote ou télépilote d'un aéronef interpellé pour survol d'une zone interdite fasse systématiquement l'objet de vérifications relatives à l'état alcoolique et à l'usage de stupéfiants. L'établissement d'un état alcoolique ou d'un usage de stupéfiants est susceptible de caractériser supplétivement l'une des infractions prévues aux articles [L. 6232-14](#) à [L. 6223-23](#) du code des transports.

2.4.2 Les investigations relatives à l'aéronef

Vous vous assurerez que l'aéronef, de même que les appareils électroniques du pilote et des passagers, fassent l'objet d'une inspection minutieuse et complète, afin notamment de contrôler le respect des dispositions relatives à la tenue des documents de bord et de caractériser, le cas échéant,

⁹ En raison de la masse de l'aéronef (supérieure à 900 grammes) ou dès lors que le vol est effectué à moins de 30 mètres de personnes ou à moins de 150 mètres de certaines zones (résidentielle, commerciale, industrielle ou de loisirs), ou de nuit, ou hors vue, c'est-à-dire sans que le télépilote ne soit en mesure de maintenir une vue directe sur l'aéronef.

les infractions correspondantes¹⁰. Ces opérations sont assimilées à des perquisitions qui, dans le cadre de la flagrance, peuvent être réalisées sans l'accord de la personne mise en cause. En outre, à l'instar des fouilles de véhicules, ces opérations peuvent être réalisées en dehors des heures prévues pour les perquisitions domiciliaires (article [59](#) du code de procédure pénale) dès lors que ces aéronefs ne constituent pas un lieu d'habitation.

Selon la nature des faits, notamment pour certaines infractions connexes, il convient de faire saisir tout ou partie des éléments suivants : appareils de navigation, documents ou livres de bord, notamment plan de vol, certificat d'immatriculation, de navigabilité, carnet de route, livrets moteurs, livrets de navigation, journal de bord des PV radio, carnet de vol, licences de l'équipage, carnets d'entretien et de maintenance, dossiers professionnels de l'équipage.

Il apparaît en outre indispensable de faire consigner sur procès-verbal l'identification précise de l'avion (type, immatriculation, nationalité, propriétaires, exploitants).

Si l'inspection de l'aéronef amène à la découverte d'éléments rendant plausible une implication dans d'autres d'infractions, telles que le trafic de stupéfiants, il convient d'envisager, le cas échéant dans le cadre d'une procédure incidente, d'en saisir un service spécialisé, à l'instar de la section de recherches des transports aériens.

2.5 Une politique de saisie adaptée à l'aéronef en cause

2.5.1 La saisie des aéronefs avec pilote

La saisie des aéronefs avec pilote doit demeurer exceptionnelle.

Dans les situations où elle s'avérerait toutefois nécessaire, au regard de la nature des faits et de la personnalité du mis en cause, la saisie de l'aéronef sans dépossession intervient en application de l'article [706-158](#) du code de procédure pénale et peut utilement être réalisée avec une attribution de la garde à un aéroclub, afin d'éviter une prise en charge au titre des frais de justice.

Dans cette hypothèse, il convient de s'assurer que l'avion a été vidé des biens n'intéressant pas l'enquête. Mention de la restitution de ces biens doit figurer dans le procès-verbal de saisie afin d'éviter tout contentieux.

Une attention particulière doit par ailleurs être portée à l'identification des tiers titulaires de droits de propriété sur l'aéronef, afin de procéder à l'ensemble des vérifications utiles et leur permettre, si nécessaire, d'intervenir à la procédure.

2.5.2 La saisie des drones

Conformément aux instructions diffusées dans la [circulaire du 10 juillet 2023](#) relative au dispositif judiciaire mis en place à l'occasion de la Coupe du monde de rugby, le dessaisissement au profit de l'Etat (article [41-2](#) du code de procédure pénale) ou la saisie du drone, en vue d'une confiscation¹¹,

¹⁰ Voir le tableau diffusé sur le [Wikipénal](#) et joint à la [boîte à outils](#) relative au dispositif judiciaire mis en œuvre à l'occasion des jeux Olympiques et Paralympiques 2024.

¹¹ Telle que prévue à l'article [L. 6232-13](#) du code des transports

doivent être systématiquement envisagés dans l'hypothèse d'une infraction commise au moyen de ce type d'aéronef.

Cette saisie a également vocation à permettre la récupération des éventuelles images et vidéos du survol de la zone interdite. Dans l'hypothèse où la commande du drone serait réalisée par un smartphone ou tout objet connecté, ce dernier peut également faire l'objet d'une confiscation, en tant qu'instrument de l'infraction, conformément au dernier alinéa de l'article [L. 6232-8](#) du code des transports.

2.5.3 L'affectation à titre gratuit des drones saisis au bénéfice des services d'enquête

Vous veillerez à mobiliser pleinement la possibilité offerte au procureur de la République, en application de l'article [41-5](#) du code de procédure pénale, de remettre les drones saisis à l'AGRASC en vue de leur affectation avant jugement à titre gratuit aux services de police ou unités de gendarmerie, à l'Office français de la biodiversité ou à des services placés sous l'autorité du ministre chargé du budget qui effectuent des missions de police judiciaire.

L'article [99-2](#) du code de procédure pénale permet également au juge d'instruction de procéder à une saisie en vue d'une affectation avant jugement à titre gratuit.

Il convient le cas échéant que les magistrats échangent en amont avec l'AGRASC sur les modalités de mise en œuvre de la procédure d'affectation avant jugement des drones saisis et se réfèrent à la [circulaire interministérielle du 11 septembre 2013](#) de présentation de la loi du 14 mars 2011 relative aux conditions de mise en œuvre de la procédure d'affectation aux services d'enquête des véhicules saisis avant jugement, étant rappelé que depuis la loi de finances n°2020-1721 du 29 décembre 2020, le dispositif d'affectation des biens avant jugement aux services enquêteurs, autrefois compétence du service des Domaines, relève désormais de la compétence de l'AGRASC.

3. Une réponse pénale ferme et réactive à l'encontre des auteurs d'intrusions aériennes

La diversité des infractions liées aux intrusions aériennes - dans leur nature ou la gravité de l'atteinte portée aux intérêts protégés - mais également la sensibilité de zones protégées et l'importance des moyens mis en œuvre pour assurer leur défense appellent une réponse judiciaire spécifiquement proportionnée aux circonstances de commission des faits et à la personnalité de leur auteur.

3.1 La mise en œuvre d'une réponse pénale à contenu à l'encontre des auteurs d'infractions involontaires

Les mesures alternatives aux poursuites à contenu, prévues par l'article [41-1](#) du code de procédure pénale, doivent être privilégiées, lorsque les infractions commises relèvent d'un comportement négligent ou maladroit adopté par un auteur dépourvu d'antécédent et n'ont pas nécessité la mobilisation de moyens militaires ni porté une atteinte particulièrement grave à la sécurité aérienne (cf. développements supra relatifs aux pénétrations RTBA).

L'avertissement pénal probatoire, le stage de citoyenneté ou la demande de remise du drone ayant servi à commettre les faits peuvent, dans ces situations, être utilement mobilisés.

La procédure de composition pénale prévue à l'article [41-2](#) du code de procédure pénale peut quant à elle être privilégiée lorsqu'une peine d'amende apparaît appropriée, le cas échéant en complément des mesures de stage et de remise du drone évoquées supra.

Dans le prolongement des orientations de la [circulaire du 11 mai 2017 relative aux critères de compétence territoriale](#), le parquet du lieu des faits ou du lieu de l'interpellation, tout en restant saisi, peut confier la mise en œuvre d'une mesure alternative au parquet du lieu de résidence de l'auteur afin de favoriser la réussite de la mesure.

3.2 La mise en œuvre d'une réponse pénale ferme à l'encontre des auteurs d'infractions volontaires ou portant gravement atteinte à la sécurité aérienne

Lorsque les faits d'intrusion aérienne procèdent d'un comportement délibéré du pilote ou télépilote, ou qu'ils ont été commis après consommation d'alcool ou usage de stupéfiants par ce dernier ou ont gravement porté atteinte à la sécurité aérienne, il convient de mettre en œuvre une réponse pénale ferme et réactive, le cas échéant par la voie du défèrement.

La peine complémentaire, prévue par l'article [L. 6232-5](#) du code des transports, d'interdiction de conduire tout aéronef pour une durée maximale de 3 ans pourra utilement être requise, afin de prévenir la réitération des faits.

Vous veillerez en outre à apporter une réponse pénale ferme dans les cas d'absence de dépôt au greffe des brevets dont sont titulaires les pilotes condamnés, ou de conduite d'un aéronef en violation de l'interdiction prononcée, infractions prévues respectivement par les articles [L. 6232-5](#), [L. 6142-5](#) et [L. 6232-7](#) du code des transports.

Je vous saurais gré de bien vouloir me tenir informée, sous le timbre du [bureau de la politique pénale générale](#), de toute difficulté qui pourrait survenir dans la mise en œuvre de la présente circulaire.

Laureline PEYREFITTE



Directrice des affaires criminelles et des grâces