

Association des pilotes de drones du Canada

WWW.DRONEPILOTASSOCIATIONOFCANADA.COM



BULLETIN APDC

30 juin-2026

NOTRE MISSION

Représenter les opérateurs de drone récréatifs et commerciaux en favorisant la sécurité et un environnement règlementaire raisonnable au Canada.

Voici un aperçu trimestriel des événements et des actualités liés aux drones au Canada, **d'avril à juin 2026**.

AVRIL 2026

BULLETIN N° 6 DE TRANSPORT CANADA SUR LES DRONES PUBLIÉ.

- 6 avril – Le bulletin d'avril de Transports Canada sur les drones comprenait plusieurs rappels opérationnels et réglementaires : les déclarations d'assurance de la sécurité des RPAS en vertu de la norme 922, **la différence entre l'évitement d'obstacles et un système de détection et d'évitement**, des rappels concernant les fournisseurs de formation et les révisions de vol, **les directives pour les pilotes étrangers et les SFOC-RPAS, la nouvelle édition du Manuel d'information de Transports Canada (AIM)**, les considérations relatives à la liaison de commande et de contrôle pour les opérations urbaines et la consultation d'ISDE sur le C2/CNPC. ([Transports Canada](#))



AG SUMMIT 2026, CANADA

- **Ag Drone Summit 2026, Camrose (Alberta).** Cet événement canadien consacré aux **drones agricoles** s'adressait aux producteurs, agronomes, chercheurs, entrepreneurs et organismes de réglementation. Au programme : séances en salle, démonstrations en extérieur et présentations sur l'élevage, la gestion de la végétation, la surveillance des cultures, la télédétection, la qualité des pulvérisations, l'application de pesticides et le traitement des données. (agdronesummit.com)

TRANSPORTS CANADA A MIS À JOUR SON RÉSUMÉ DES MODIFICATIONS APPORTÉES À LA RÉGLEMENTATION SUR LES DRONES EN 2025.

- La page explique les règles élargies concernant **les drones de taille moyenne et certaines opérations hors vue (BVLOS)**, les nouvelles catégories de frais SFOC-RPAS et la terminologie, notamment les termes « **zone peuplée** », « **zone peu peuplée** », « **observateur visuel** » et « **événement annoncé** ». (Transports Canada)

NAV CANADA PUBLIE UNE ÉTUDE DE MARCHÉ IMPORTANTE SUR LES RPAS ET LA MOBILITÉ AÉRIENNE AVANCÉE

- NAV CANADA prévoit que le nombre de RPAS et de systèmes de mobilité aérienne avancée au Canada pourrait passer **d'environ 24 000 appareils en 2024 à 507 000 d'ici 2045.**
- L'étude **prévoit une multiplication par 20 de la contribution au PIB et par 10 du nombre d'emplois d'ici 2045.** ([NAV CANADA](#))

AVERTISSEMENT CONCERNANT LES INCURSIONS DE DRONES À L'AÉROPORT DE KELOWNA

- La GRC de Kelowna **a averti que les activités non autorisées de drones continuent de présenter un risque à l'aéroport international de Kelowna.**
- La GRC a signalé que cinq drones ont pénétré dans l'espace aérien contrôlé de l'aéroport en 2025 et a rappelé aux pilotes les règles relatives aux distances, à l'altitude, à l'immatriculation et à la certification des pilotes. ([Gendarmerie royale du Canada](#))

SAISIE DE CONTREBANDE À L'ÉTABLISSEMENT DONNACONA (QUÉBEC)

- Le Service correctionnel du Canada (SCC) a signalé la saisie de haschisch, de cannabis, de tabac et d'armes blanches. Valeur estimée pour l'établissement : 110 600 \$.
- Le SCC n'a pas confirmé la livraison par drone dans ce communiqué, mais cet incident est pertinent dans le cadre de la surveillance illégale de la contrebande par drone. ([Canada](#))

DÉBUT DU PROJET D'ESSAIS DE DRONES DU CNRC À OTTAWA.

- Le Conseil national de recherches a annoncé des essais de drones sur son campus d'Ottawa du 27 avril au 17 juillet. La première phase, du 27 au 30 avril, a nécessité l'installation de clôtures et d'échafaudages temporaires près du bâtiment M-46. ([nrc.canada.ca](#))



MAI 2026

ÉVÉNEMENT CERRA « L'AVANTAGE INTÉGRÉ » SUR LES DRONES ET LA ROBOTIQUE.

- CERRA a annoncé un événement en mai 2026 intitulé « L'avantage intégré : drones, robotique et commandement inter organismes », axé sur l'amélioration des décisions, la sécurité des opérations et l'efficacité des interventions d'urgence et de sécurité publique. (cerracanada.ca)

NAV CANADA SÉLECTIONNE INDRA POUR SA TECHNOLOGIE DE GESTION DU TRAFIC DES RPAS.

- NAV CANADA a annoncé la nomination du Groupe Indra comme partenaire technologique pour son système de gestion de l'information de vol des RPAS, une étape importante dans la transformation du système de gestion du trafic des RPAS au Canada. (NAV CANADA)

ACCORD DE PRODUCTION DE DRONES CANADA-UKRAINE SIGNÉ.

- Le Canada et l'Ukraine ont signé un accord au Centre canadien de sécurité nationale (CANSEC) à Ottawa afin de soutenir la production de systèmes aériens sans pilote ukrainiens au Canada. Cet accord implique la société ukrainienne Airlogix et le centre de recherche et développement canadien Sentinel. Les drones sont destinés à répondre aux besoins de défense de l'Ukraine. (Canada)

PHASE PRÉPARATOIRE DES ESSAIS DE DRONES À OTTAWA (CNRC)

- Le projet du CNRC est entré dans sa phase 2, qui comprend des opérations de levage à flèche télescopique à l'intérieur d'une zone clôturée et des travaux occasionnels en soufflerie avant la phase d'essais en vol de drones prévue en juin. (nrc.canada.ca)

TRANSPORT CANADA – ZONE DE DRONES – NUMÉRO 7

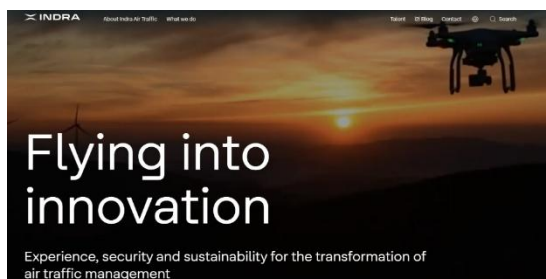
- Transports Canada a **rappelé aux pilotes les règles de priorité aux aéronefs, les exigences relatives à la mise à jour des appareils, le poids opérationnel des drones, les délais de traitement des demandes d'autorisation de vol de drones (SFOC-RPAS) et les frais mis à jour.**
- Le ministère a également fait la promotion de l'étude de marché de NAV CANADA et d'un sondage sur les opérations de drones de taille moyenne (plus de 25 à 150 kg), qui se terminera le 31 mai 2026. ([Zone de drone Numéro 7 - Mai 2026 | Transport Canada](#))

SAISIE DE CONTREBANDE À L'ÉTABLISSEMENT DE COLLINS BAY

- Le Service correctionnel du Canada (SCC) a signalé plusieurs colis contenant du tabac, du cannabis, de la méthamphétamine en cristaux, du matériel servant à la consommation de drogues et des armes blanches. Valeur estimée de la marchandise saisie : 179 765 \$ ([Canada](#))

CONSULTATION SUR LES RPAS DE MOYENNE MASSE

- Transports Canada/NAV CANADA a sollicité l'avis des exploitants sur les opérations des RPAS de moyenne taille (plus de 25 à 150 kg), notamment en ce qui concerne les besoins de service dans l'espace aérien non contrôlé. Ces questions sont importantes pour les drones commerciaux de plus grande taille utilisés dans l'agriculture, l'inspection, le transport de marchandises et les missions industrielles. ([Zone de drone Numéro 7 - Mai 2026 | Transport Canada](#))



ACTIVITÉ DE DRONES PRÈS DE L'ÉTABLISSEMENT DE WARKWORTH

- **Deux personnes du Québec font face à de multiples accusations après que la Police provinciale de l'Ontario (PPO) de Northumberland ait répondu à des signalements d'activité suspecte de drones près de l'établissement de Warkworth.**
- Selon les informations diffusées par la PPO, les agents se sont rendus sur les lieux le 17 mai après avoir reçu des signalements concernant un drone près de l'établissement correctionnel. La police a interpellé deux individus dans le secteur.

Dans le cadre de l'enquête, les agents ont saisi :

- **Un drone**
- **Des téléphones cellulaires**
- **Environ 650 grammes de substances soupçonnées d'être des drogues, dont de la cocaïne, de la méthamphétamine et du cannabis.**
- **Les deux individus, tous deux originaires du Québec, ont été accusés de multiples infractions.** Selon les informations que nous avons reçues de nos lecteurs, voici les noms des accusés et les accusations portées contre eux :
- **Un pilote de drone de Gatineau**, au Québec, a été accusé de méfait pour avoir prétendument entravé, interrompu ou perturbé l'usage, la jouissance ou l'exploitation légitime d'une propriété. Il est également accusé de possession d'une substance inscrite à l'annexe I en vue d'en faire le trafic et d'en avoir livré ou reçu à un détenu.
- **Un pilote de drone de Montréal** (Québec) fait également face aux mêmes accusations.
- [Saisies de produits de contrebande et d'articles non autorisés à l'établissement de Warkworth - Canada.ca](#)

L'ONTARIO RESTREINT L'UTILISATION DE DRONES DE FABRICATION CHINOIS PAR LE GOUVERNEMENT

- Dans le cadre du plan du gouvernement visant à protéger les données provinciales et à renforcer la sécurité à l'échelle de la province, **l'Ontario instaure de nouvelles restrictions concernant l'utilisation et l'achat de drones de fabrication chinoise par le gouvernement et la Police provinciale de l'Ontario (PPO), à commencer par une interdiction immédiate de l'utilisation de drones chinois pour les opérations hautement sensibles de la PPO.**
- Dans le cadre de cette initiative, **des travaux sont également en cours pour éliminer progressivement l'utilisation de drones de fabrication chinoise par le gouvernement et les remplacer par des drones fabriqués au Canada** et dans d'autres juridictions approuvées, conformément à la politique provinciale « Acheter en Ontario », tout en assurant la continuité des opérations essentielles de première ligne.
- **« Plus que jamais, il est crucial de protéger les données de notre province et de préserver notre sécurité contre les acteurs malveillants »,** a déclaré le ministre de la Prestation de services publics et aux entreprises et de l'Approvisionnement, Stephen Crawford. « L'interdiction de l'utilisation et de l'achat futur de drones de fabrication chinoise par le gouvernement constitue une autre étape importante de notre plan visant à protéger l'Ontario et à mieux tirer parti du secteur canadien de la fabrication de drones de calibre mondial. »
- **En vertu de la législation chinoise actuelle, les entreprises constituées en Chine peuvent être tenues de divulguer des données, même si celles-ci sont stockées à l'extérieur du pays.** Cette situation soulève des préoccupations en matière de sécurité concernant les drones de fabrication chinoise, susceptibles d'accéder à des renseignements sensibles ou de les stocker. Afin de pallier ces risques, la province prend des mesures pour interdire tout achat futur de drones de fabrication chinoise par le gouvernement et la Police provinciale de l'Ontario (PPO) et pour amorcer le retrait progressif de ceux actuellement en service, sans interrompre ni compromettre les services essentiels de première ligne.
- **Si elle est approuvée, cette politique actualisée alignera l'Ontario sur l'approche adoptée par de nombreux autres organismes gouvernementaux, dont les Forces armées canadiennes, la Gendarmerie royale du Canada et la Commission fédérale des communications des États-Unis, qui ont tous déjà pris des mesures pour restreindre ou limiter l'utilisation des drones de fabrication chinoise.**

- « Les services de police de l'Ontario dépendent des drones pour appuyer les opérations essentielles et protéger la sécurité publique, mais nous ne pouvons ignorer les préoccupations croissantes en matière de sécurité et de protection de la vie privée liées aux technologies étrangères », a déclaré le solliciteur général Michael Kerzner. « C'est pourquoi notre gouvernement étudie des solutions pour atténuer les risques potentiels pour la sécurité, tout en veillant à ce que les policiers aient accès aux outils modernes et fiables dont ils ont besoin pour protéger les collectivités ontariennes. »
- [L'Ontario restreint l'utilisation par le gouvernement de drones de fabrication chinoise | Salle de presse de l'Ontario](#)

RISQUE D'APPLICATION DE LA LOI PLUS ACCRU LORS D'ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX ET EN CAS DE FEUX DE FORÊT

- Le bulletin de mai de Transports Canada souligne que les pilotes de drones doivent céder le passage aux aéronefs et respecter les restrictions, tandis que la GRC rappelle que des amendes pouvant atteindre 5 000 \$ sont prévues pour certaines infractions aériennes liées aux drones. ([Transports Canada](#))



COUPE DU MONDE DE LA FIFA 2026 – RESTRICTIONS ET OPÉRATIONS DE CONTRÔLE DES DRONES AU CANADA (TORONTO ET VANCOUVER)

Période : avril à juillet 2026

- Alors que le Canada se préparait à coorganiser la Coupe du Monde de la FIFA 2026, **les autorités fédérales, provinciales, municipales et aéronautiques ont mis en œuvre l'une des plus importantes opérations de sécurité par drones jamais menées au pays.** Cette opération visait à protéger les joueurs, les spectateurs, les infrastructures essentielles et les dignitaires assistant aux matchs à Toronto et à Vancouver.

PLANIFICATION ET PRÉPARATION DE LA SÉCURITÉ (AVRIL-MAI 2026)

- **Le gouvernement du Canada a annoncé un financement supplémentaire pouvant atteindre 145 millions de dollars pour la sécurité des opérations de la Coupe du monde de la FIFA.**
- **Ce financement a été alloué principalement à Toronto et à Vancouver afin de soutenir les services de police intégrés, la sécurité aérienne, les capacités de lutte contre les drones, les interventions d'urgence et les opérations de sécurité publique.**
- La planification a nécessité une coordination entre :
 - Sécurité publique Canada
 - Transports Canada
 - NAV CANADA
 - Gendarmerie royale du Canada (GRC)
 - Service de police de Toronto
 - Service de police de Vancouver
 - Organismes locaux de gestion des urgences
 - Administrations municipales
 - ([Reuters](#))

RESTRICTIONS D'ESPACE AÉRIEN

- À compter du 10 juin 2026, NAV CANADA a publié des circulaires d'information aéronautique (CIA) et des NOTAM associés établissant des restrictions de vol temporaires autour des sites de la FIFA.
- Les zones concernées par ces restrictions étaient les suivantes :
 - Toronto
 - Stade BMO
 - Fort York FanFest
 - Parc du Centenaire
 - Parc Downsview
 - Station de ski de Nottawasaga (site d'entraînement)
 - Vancouver
 - Stade BC Place
 - Pacific National Exhibition (PNE)
 - Parc Killarney
 - Zones d'entraînement de l'Université de la Colombie-Britannique (UBC)
- Ces restrictions sont restées en vigueur pendant la majeure partie du tournoi au Canada, jusqu'au début juillet, et interdisaient les opérations de drones non autorisées dans l'espace aérien protégé désigné, à des altitudes inférieures à celles spécifiées.
- ([Wikipedia](#))

CAMPAGNE DE SENSIBILISATION DU PUBLIC

Avant les matchs d'ouverture :

- **La police de Vancouver a publié des avertissements publics rappelant aux télépilotes que les stades, les zones réservées aux supporters, les sites d'entraînement et les lieux de spectacles étaient des zones interdites aux drones pendant le tournoi.**
- Les autorités ont souligné que même les vols de drones de loisir pouvaient interférer avec les opérations aériennes de la police, les aéronefs d'intervention d'urgence, les hélicoptères de diffusion télévisée et les opérations de sécurité.
- **Ils ont été conseillés aux télépilotes de drones de consulter les NOTAM avant chaque vol.**

PREMIÈRES MESURES D'APPLICATION DE LA LOI

- Lors du concert de lancement de la Coupe du Monde de la FIFA à Fort York et au Bentway à Toronto :
 - **La police de Toronto a intercepté des drones non autorisés opérant dans un espace aérien restreint.**
 - **Deux opérateurs ont été inculpés en vertu du Règlement sur l'aviation canadien à la suite d'incidents distincts.**
 - **Il s'agissait des premières mesures d'application de la loi rendues publiques durant le tournoi.**

POURSUITE DES CONTRÔLES PENDANT LES MATCHS DU TOURNOI

Au fil du tournoi :

- **D'autres drones non autorisés ont été interceptés près du BMO Field pendant le match de la Coupe du monde opposant le Canada à la Bosnie-Herzégovine.**
- **La police a porté des accusations supplémentaires contre les opérateurs pour violation des restrictions de vol temporaires et des règlements de sécurité aérienne.**
- **Les autorités ont noté que les systèmes de détection de drones surveillaient activement l'espace aérien protégé pendant toute la durée de l'événement.**

STATISTIQUES DE L'APPLICATION DE LA LOI

Fin juin :

- **La police de Toronto a signalé avoir intercepté 14 drones non autorisés aux abords des sites désignés par la FIFA.**
- **Quatorze personnes ont été inculpées en vertu du Règlement sur l'aviation canadien.**
- **Un autre opérateur a été inculpé ultérieurement à la suite d'une utilisation imprudente d'un drone près d'Exhibition Place.**
- **Les autorités ont déclaré que cette campagne d'application de la loi témoignait d'une tolérance zéro à l'égard des opérations de drones non autorisées lors d'événements sportifs internationaux.**



IMPORTANTANCE OPÉRATIONNELLE

La Coupe du Monde de la FIFA a représenté l'opération de sécurité anti drones la plus importante jamais menée au Canada. Les autorités ont eu recours aux mesures suivantes :

- Espace aérien temporairement restreint (NOTAM)
- Coordination intégrée entre les services policiers et les services de l'aviation
- Technologie de détection des drones
- Campagnes de sensibilisation du public
- Application rapide de la réglementation en vertu du Règlement de l'aviation canadien

Cette opération sert de modèle pour les futurs grands événements organisés au Canada, illustrant le rôle croissant de la détection et de l'application de la réglementation relative aux systèmes d'aéronefs sans pilote (SAPI) dans la protection des grands rassemblements publics.

ESSAIS DE VOL DE DRONES AU CNRC À OTTAWA.

- **La phase 3 des essais de vol de drones du CNRC a consisté en des essais à l'intérieur d'une zone clôturée sur son campus d'Ottawa, entre 8 h et 17 h.** Le CNRC a indiqué que des drones pourraient être visibles sur les lieux. (nrc.canada.ca)

UTILISATION D'UN DRONE PAR L'ÉQUIPE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE DE L'ÎLE DE VANCOUVER LORS D'UNE INTERVENTION AUPRÈS D'UN RANDONNEUR BLESSÉ.

- Une équipe de recherche et de sauvetage de l'île de Vancouver aurait utilisé un drone lors d'une intervention auprès d'un randonneur blessé, notamment pour faciliter le retour du matériel à la base après le sauvetage. ([Global News](#))

PROGRAMME DE DRONES DE PREMIÈRE INTERVENTION DE LA POLICE DE VANCOUVER.

- **La police de Vancouver a lancé un programme canadien de drones de première intervention utilisant des drones Skydio X10.** Selon les informations, le programme a reçu l'approbation de Transports Canada et permettra le déploiement de drones sur les toits et la transmission de vidéos en direct lorsqu'ils sont activés par un pilote. ([Global News](#))

LE CANADA A CONDAMNÉ LES MENACES DE LA RUSSIE CONCERNANT L'ACCORD CANADO-UKRAINIEN SUR LES DRONES.

- À la suite de l'entente de production de drones conclue le 29 mai entre Airlogix et Sentinel, la Russie a critiqué l'accord et menacé de divulguer des informations sur les sites de production canadiens. Le Canada a condamné ces menaces et défendu le partenariat de production de drones. ([Global News](#))

TRANSPORTS CANADA A MIS À JOUR SES DIRECTIVES CONCERNANT LES DRONES PILOTÉS PAR DES ÉTRANGERS.

- **Transports Canada a précisé que les pilotes étrangers qui pilotent des drones de 250 g ou plus au Canada doivent être titulaires d'un certificat canadien de pilote de drone, même s'ils sont autorisés dans leur pays d'origine.** Le ministère a également expliqué dans quels cas les pilotes et exploitants étrangers ont besoin d'un certificat d'opérateur de drone de service (SFOC-RPAS). ([Transports Canada](#))

MISE À JOUR DE SANTÉ CANADA SUR L'UTILISATION DE DRONES DE PULVÉRISATION AGRICOLE.

- **Santé Canada a émis une lettre de non-objection autorisant l'utilisation de drones/RPAS pour l'épandage de produits antiparasitaires déjà homologués pour l'épandage aérien conventionnel, créant ainsi une voie transitoire pour l'utilisation des drones de pulvérisation.** Les médias agricoles ont souligné que les règlements provinciaux, en particulier ceux de l'Ontario, demeurent importants. ([The Western Producer](#))

ROAR EAST 2026, NORTH YORK/TORONTO.

- ROAR East a réuni les communautés canadiennes de la sécurité publique et de la robotique industrielle/drones pour des démonstrations en direct, des tables rondes d'experts et des ateliers à l'Université York. ([roarconference.ca](#))

RÉGLEMENTATION CANADIENNE SUR LES PILOTES DE DRONES

TRANSPORT CANADA PROPOSE L'IDENTIFICATION À DISTANCE, DES RÈGLES SUR LES ORGANISATIONS COMMUNAUTAIRES ET DES OUTILS SPÉCIFIQUES POUR L'ESPACE AÉRIEN DES RPAS

Transports Canada propose une importante mise à jour de la réglementation canadienne sur les RPAS, axée sur trois domaines :

- **Identification à distance**
- **Organismes communautaires pour les opérations d'aéronefs récréatifs et de modélisme aérien**
- **Espace aérien désigné pour les RPAS, zones géographiques et géolocalisation**

Ces changements visent à préparer le Canada à des opérations de drones plus complexes, notamment l'élargissement des vols hors vue (BVLOS), l'augmentation du volume d'activités liées aux RPAS et la future gestion du trafic des RPAS.

La proposition n'est pas encore une loi définitive. Il s'agit d'un avis de projet de modification, et une période de consultation est ouverte jusqu'au **9 septembre 2026**.

1. IDENTIFICATION À DISTANCE : LE CANADA SE DIRIGE VERS LA VISIBILITÉ ÉLECTRONIQUE POUR LES DRONES

Transports Canada propose que les RPAS pesant de 250 g à 150 kg doivent se conformer aux exigences d'identification à distance.

Ceci concernerait les pilotes effectuant :

- Opérations de base
- Opérations avancées
- Opérations complexes de niveau 1

L'identification à distance permettrait à un drone ou à un module d'identification à distance de transmettre des informations d'identification et de position.

Les éléments minimaux proposés pour le message incluent :

- L'identité du drone, telle que le numéro de série du fabricant ou le numéro de série du module de diffusion
- Latitude, longitude et altitude de la station de contrôle
- Latitude, longitude et altitude du drone
- Horodatage

Les pilotes devraient vérifier le bon fonctionnement de l'identification à distance avant et pendant le vol.

Si l'identification à distance cesse de fonctionner en vol, le pilote devrait atterrir dès que possible.

Toute altération de l'identification à distance serait interdite.

Lors de l'achat ou de la mise à niveau d'un drone, les pilotes devraient vérifier sa compatibilité avec l'identification à distance.

Les drones plus anciens et les aéronefs de construction amateur pourraient présenter une complexité accrue, notamment s'ils pèsent 250 g ou plus.

Les pilotes effectuant des vols dans des situations spécifiques où l'identification à distance pourrait interférer avec les opérations pourraient avoir besoin d'une procédure de contrôle d'accès spécifique (SFOC).

2. IDENTIFICATION À DISTANCE PAR DIFFUSION VS PAR RÉSEAU :

L'identification à distance par diffusion transmet les informations localement à l'aide de technologies comme le Wi-Fi ou le Bluetooth.

L'avantage de l'identification à distance par diffusion est qu'elle ne dépend pas de la couverture cellulaire ou Internet.

Sa limite est la portée. Transports Canada indique que certains systèmes peuvent ne transmettre que sur une distance d'environ 60 mètres, tandis que d'autres peuvent atteindre plusieurs kilomètres.

L'identification à distance par réseau transmet les informations par l'intermédiaire d'un réseau comme le réseau cellulaire, 4G, 5G, satellite ou un autre système basé sur Internet.

L'avantage de l'identification à distance par réseau est une couverture plus étendue là où la connectivité existe.

Sa limite est qu'elle ne fonctionne pas de manière fiable là où les réseaux sont indisponibles, ce qui constitue une préoccupation majeure pour les Canadiens vivant dans les régions rurales, nordiques et éloignées.

L'identification à distance par diffusion est probablement la solution de base la plus réaliste pour de nombreux pilotes canadiens.

L'identification à distance par réseau pourrait devenir plus importante pour la gestion du trafic aérien BVLOS et des RPAS, en particulier dans les environnements contrôlés ou à forte densité.

L'identification à distance n'est pas un système de détection et d'évitement. Il ne doit pas être considéré comme un outil d'évitement des collisions.

3. L'ADS-B N'EST PAS LA SOLUTION POUR LES PETITS ET MOYENS DRONES

Transports Canada ne recommande pas l'utilisation de l'ADS-B pour les drones de petite et moyenne taille.

La raison est d'ordre pratique : si un grand nombre de drones utilisaient l'ADS-B, le système pourrait être surchargé.

L'ADS-B est conçu pour les besoins de l'aviation conventionnelle et non pour l'identification massive de drones volant à basse altitude.

Ne présumez pas que « technologie de visibilité accrue » signifie automatiquement l'ADS-B. Transports Canada distingue clairement l'identification à distance des systèmes de visibilité électronique conventionnels des aéronefs.

4. DÉCLARATIONS DES FABRICANTS ET DES MODULES D'IDENTIFICATION À DISTANCE

Les fabricants de drones nécessitant une identification à distance devront soumettre une déclaration à Transports Canada avant que leur produit puisse être utilisé dans les environnements où l'identification à distance est requise.

Les fabricants de modules d'identification à distance par diffusion devront également soumettre des déclarations.

Transports Canada cite la norme ASTM F3411 comme exemple de norme d'identification à distance acceptable.

La liste actuelle des drones de Transports Canada comportant des déclarations de sécurité pourrait être mise à jour afin d'y inclure le statut d'identification à distance.

À l'avenir, les pilotes devront vérifier non seulement si un drone est enregistré ou certifié conforme aux normes de sécurité, mais aussi s'il possède une déclaration d'identification à distance.

Avant d'investir dans un drone ou un module, les pilotes devraient vérifier la conformité aux normes canadiennes, et non seulement aux normes américaines ou européennes.

5. PROTECTION DES DONNÉES PERSONNELLES : VISIBILITÉ PUBLIQUE, MAIS NON DIVULGATION DE L'IDENTITÉ PERSONNELLE

Transports Canada envisage une approche similaire à celle des États-Unis et de l'Union européenne.

Le public pourrait accéder aux renseignements d'identification à distance par l'intermédiaire d'une application tierce.

Toutefois, seul Transports Canada aurait accès aux renseignements d'inscription et d'identité liés aux données d'identification à distance.

Une application publique ne fournirait aucun renseignement personnel permettant d'identifier le pilote, comme son nom.

L'identification à distance vise à responsabiliser le public et à assurer l'application de la réglementation, mais Transports Canada semble vouloir éviter de rendre publique l'identité des pilotes.

La question de la protection des données personnelles demeure une préoccupation réelle et mérite d'être abordée lors des consultations, notamment pour les exploitants travaillant à proximité de sites sensibles, de clients privés ou d'infrastructures critiques.

6. ORGANISATIONS COMMUNAUTAIRES : UNE VOIE PROPOSÉE POUR LES CLUBS ET LES GROUPES DE MODÉLISME AÉRIEN

Transports Canada propose un **modèle d'organisation communautaire** pour les organisations de drones récréatives et éducatives.

Ce modèle s'adresse particulièrement aux organisations de modélisme aérien et aux groupes récréatifs qui exploitent des sites fixes et qui disposent déjà de procédures de sécurité.

Une organisation communautaire peut présenter une demande de reconnaissance auprès de Transports Canada et fournir les renseignements suivants :

- Description de l'organisation
- Nature des activités des membres
- Opérations typiques
- Dispositions de la Partie IX qui posent des difficultés opérationnelles
- Procédures de sécurité et d'exploitation
- Structure de supervision
- Processus de déclaration des incidents
- Exigences en matière de compétences des membres
- Nombre de membres
- Un responsable national ou régional

Une fois approuvée, une organisation communautaire peut déclarer des sites fixes où ses membres peuvent opérer selon ses propres procédures, plutôt que selon les règles standard de la Partie IX.

Opérations qui pourraient devenir possibles sur les sites fixes du CBO :

- **Vol au-dessus de 120 mètres (400 pieds) en espace aérien non contrôlé, sous réserve d'une probable limitation d'altitude**
- **Vols en immersion (FPV) sans observateur visuel**
- **Pilotage de drones de plus de 25 kg, probablement jusqu'à 35 kg, avec un certificat de pilote de drone de base**
- **Vols à proximité des aéroports et des héliports avec un certificat de base**
- **Vols en espace aérien contrôlé avec un certificat de pilote de drone de base**
- **Vols sans identification à distance sur les sites fixes agréés**
- **Accueil d'événements annoncés et d'opérateurs étrangers sans certificat d'exploitation de site (COAS)**

Cela pourrait s'avérer très important pour les clubs d'aéromodélisme, les groupes de vol en immersion (FPV) et les pilotes de loisir.

Cette flexibilité serait vraisemblablement liée à des sites fixes, des procédures documentées, des personnes responsables et à la supervision de Transports Canada.

Le statut d'organisme de sécurité communautaire (OSC) n'est pas une exemption automatique. Il s'agit d'un modèle de sécurité alternatif structuré.

7. LES SITES FIXES DES OBC SERAIENT SOUMIS À DES OBLIGATIONS

Un site fixe d'un OBC devrait être désigné par une autorité responsable.

La déclaration du site comprendrait :

- Coordonnées
- Paramètres d'exploitation demandés
- Altitude maximale, si elle dépasse 400 pieds dans l'espace aérien non contrôlé
- Heures d'exploitation, particulièrement dans l'espace aérien contrôlé
- Preuve de consultation
- Coordonnées de l'autorité responsable du site
- Les déclarations de site fixe seraient valides pour une période de 48 mois et renouvelables.

Les OBC devraient tenir la documentation à la disposition de Transports Canada pour la surveillance et l'application de la réglementation.

Transports Canada envisage d'exiger des consultations avec :

- **Le public**
- **Les autorités locales d'aménagement du territoire**
- **Les autorités responsables des aires protégées**
- **NAV CANADA, si le site se trouve dans un espace aérien contrôlé**
- **Les exploitants d'aérodromes à proximité, selon la distance**
- **Un préavis d'au moins 30 jours pourrait être requis avant l'ouverture d'un site fixe.**

Les clubs devraient commencer dès maintenant à documenter leurs pratiques de sécurité actuelles.

Les plans des sites, les règlements des membres, les formulaires de déclaration d'incidents, les coordonnées des personnes-ressources et les registres des consultations locales pourraient s'avérer précieux.

8. ESPACE AÉRIEN DÉSIGNÉ POUR LES RPAS : NOUVEAUX OUTILS POUR LES RESTRICTIONS À BASSE ALTITUDE

Transports Canada propose la création d'un espace aérien désigné pour les RPAS. Cela permettrait à Transports Canada d'établir des restrictions, des conditions, des zones de prudence, des exigences en matière d'équipement ou des avis relatifs au système de gestion des ressources en vol (SGRV) spécifiques aux RPAS.

Cet espace aérien s'appliquerait généralement aux vols à très basse altitude, typiquement à 400 pieds AGL et moins.

Il ne remplacerait pas l'espace aérien de classe A à G.

Il ne rendrait pas cet espace aérien exclusivement réservé aux RPAS.

Il ne supprimerait pas l'obligation d'obtenir une autorisation d'espace aérien contrôlé lorsque celle-ci est requise.

Les outils actuels ne sont pas adaptés aux restrictions spécifiques aux drones.

L'utilisation de l'espace aérien de classe F pour chaque restriction relative aux RPAS pourrait surcharger les cartes aéronautiques avec des renseignements concernant uniquement les drones à basse altitude.

L'article 5.1 de la Loi sur l'aéronautique est de nature temporaire, tandis que Transports Canada souhaite disposer d'outils plus adaptés aux restrictions temporaires et permanentes relatives aux RPAS. Les pilotes de drones doivent s'attendre à davantage d'informations numériques et spécifiques à l'espace aérien à l'avenir.

La planification des vols pourrait dépendre plus fortement des données géospatiales numériques officielles.

9. GÉO-ZONES : DONNÉES NUMÉRIQUES SUR L'ESPACE AÉRIEN DES DRONES

Les géo-zones pour drones représentent l'espace aérien désigné pour les drones dans un format géographique numérique standardisé.

L'objectif est de diffuser ces informations numériquement et en temps quasi réel aux pilotes et opérateurs de drones.

Les géo-zones pourraient communiquer :

- **Zones interdites**
- **Zones réglementées**
- **Conditions d'exploitation**
- **Zones de prudence**
- **Exigences en matière d'équipement**
- **Futurs services de gestion du trafic des drones**

Les géo-zones ne sont pas qu'une simple couche cartographique. Elles constituent le mécanisme de diffusion numérique des règles spécifiques à l'espace aérien pour les drones.

Les pilotes devraient se familiariser avec l'utilisation des outils de planification numériques officiels plutôt que de se fier uniquement aux cartes statiques, aux fichiers PDF ou aux cartes des constructeurs.

10. GÉOGRAPHIE : VOTRE STATION DE CONTRÔLE POURRAIT VOUS ALERTER

Transports Canada propose que les fabricants de drones capables d'afficher des données sur l'espace aérien prennent en charge la géolocalisation.

La géolocalisation aiderait les pilotes à comprendre leur position par rapport aux restrictions d'espace aérien.

Les systèmes compatibles devraient :

- **Alerter les pilotes en cas d'intrusion potentielle ou réelle dans l'espace aérien**
- **Utiliser des données sur l'espace aérien exactes, complètes, à jour et correctement représentées**
- **Afficher les ensembles de données de géolocalisation fournis par Transports Canada ou NAV CANADA**
- **Éviter toute altération des données officielles sur l'espace aérien**

- **Transports Canada reconnaît que tous les drones ne peuvent pas prendre en charge cette fonctionnalité, en particulier les drones plus anciens et de nombreux modèles réduits d'aéronefs.**

Il n'est pas nécessaire que tous les drones soient modernisés.

Cette obligation semble viser les drones déjà capables d'afficher et d'utiliser des données sur l'espace aérien.

Les pilotes doivent faire preuve de prudence quant à l'utilisation des données de géopérage fournies par les fabricants si celles-ci proviennent de sources incomplètes ou non officielles.

11. POURQUOI TRANSPORTS CANADA PROPOSE CES CHANGEMENTS

Le nombre d'immatriculations de drones au Canada a dépassé les 116 000 en 2025.

Les drones sont de plus en plus utilisés dans l'agriculture, les mines, l'inspection, la conservation, la recherche, les forces de l'ordre, la lutte contre les incendies, les médias, l'immobilier, les loisirs, les courses de drones en immersion (FPV) et l'aéromodélisme.

La réglementation actuelle relative aux drones repose en partie sur la distinction entre les drones et l'aviation conventionnelle, notamment en limitant la plupart des opérations à moins de 120 mètres (400 pieds) au-dessus du sol et en exigeant une autorisation d'espace aérien contrôlé.

Alors que le Canada évolue vers des vols BVLOS plus complexes, des opérations en zones habitées et un trafic aérien plus important, Transports Canada souhaite :

- Une meilleure identification
- Une meilleure communication dans l'espace aérien
- De meilleurs outils de contrôle
- Une plus grande confiance du public
- Une meilleure préparation à la gestion du trafic des RPAS

Cette proposition vise moins à encadrer les vols VLOS occasionnels d'aujourd'hui qu'à mettre en place le cadre réglementaire nécessaire à l'écosystème des drones de demain, caractérisé par un trafic plus important.

[Transport Canada Announces Important Drone Rule Changes: Let's Discuss!](#)