

# ecoPROD

FICHE THÉMATIQUE 3

## PRISE DE VUE LONGUE DISTANCE



Guide pour une captation sportive  
éco-responsable

2025

  
**MINISTÈRE  
DES SPORTS,  
DE LA JEUNESSE  
ET DE LA VIE  
ASSOCIATIVE**  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**enedis**

  
**SPORT 1.5**



## PRÉSENTATION DE LA THÉMATIQUE ET DES ENJEUX

Les prises de vue longue distance, aériennes ou mobiles, sont des procédés techniques constitutifs du spectacle audiovisuel sportif. Les événements sportifs qui s'inscrivent dans un milieu naturel, comme le trail, VTT, kayak, voile, triathlon, cyclisme, ski, etc., peuvent ainsi bénéficier d'une mise en image plus spectaculaire grâce aux plans aériens. Cependant, selon le mode de captation des images mobiles et aériennes, les émissions de GES et le dérangement sur la faune peuvent être plus ou moins impactants.

L'utilisation de l'hélicoptère fortement émetteur de GES peut aussi nuire à l'image de l'événement, voire participer à le rendre moins acceptable par le grand public. C'est ainsi que certaines compétitions sportives comme le FISE 2023<sup>13</sup> (Festival International des Sports Extrêmes) s'inscrivent dans une politique "zéro hélicoptère" pour les prises de vues, afin d'assurer une démarche RSE cohérente avec l'objectif d'être certifié ISO 20121<sup>14</sup> (organisation responsable d'événements).

### INDICATEURS



**0,5 tCO2e/h**

L'impact d'un hélicoptère en vol est d'une demie tonne équivalent CO2 par heure de vol, c'est autant que 2300 km en voiture essence.



**÷20**

À durée de vol identique, un ULM équipé d'un système de prise de vue est 20 fois moins émetteur de CO2 qu'un hélicoptère.



**Fig. 20 : Hélicoptère de prise de vue - relai**  
© Photo HDF – HBG Groupe [www.hdf.fr](http://www.hdf.fr)

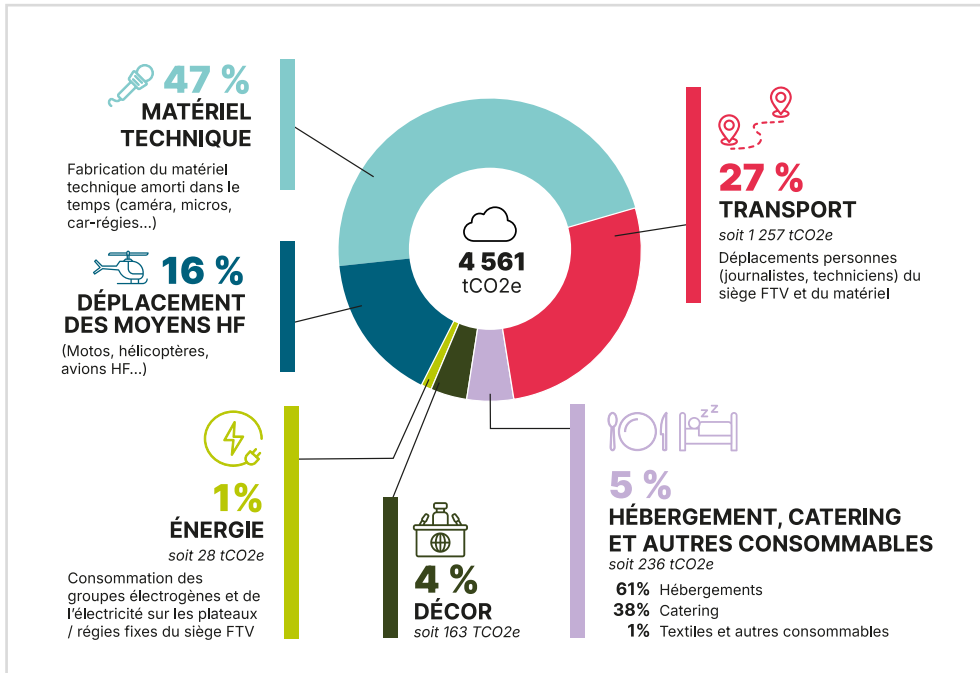


**Fig. 21 : Moto de prise de vue -**  
© Casey B. Gibson

<sup>13</sup> Démarche RSE du FISE <https://www.fise.fr/fr/fise-montpellier-2023/fise-world-montpellier-2023/actualites/rse-une-demarche-responsable-commune>

<sup>14</sup> ISO 20121:2024 Event sustainability management systems : <https://www.iso.org/standard/86389.html>

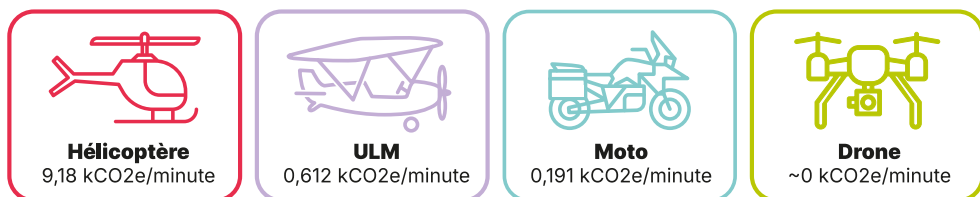
À titre d'exemple, les prises de vue longue distance (appelées "Déplacement des moyens HF" dans le graphique) représentent plus de 16 % de l'empreinte carbone annuelle de la direction des sports de France TV.



**Fig. 22 : L'impact des prises de vues dans l'empreinte de la production sport de France TV - Source : BEGES France.tv Sport**

## L'EMPREINTE CARBONE DES PRISES DE VUE LONGUE DISTANCE

Le moyen de prise de vue aérienne le plus émetteur de GES est de loin l'hélicoptère qui est environ 20 fois plus impactant que l'ULM dans son utilisation. Ci-dessous les émissions de GES des consommations de carburants (hors empreinte carbone de la fabrication) par prise de vue longue distance :

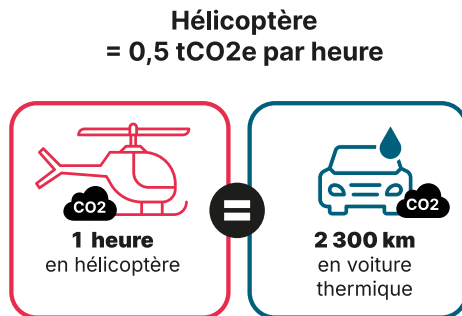


**Fig. 23 : Comparaison de l'empreinte carbone équivalente pour une heure d'utilisation des dispositifs spéciaux de prise de vue mobile.**

## RECOMMANDATIONS

### Reco n°1 : Éviter l'usage de l'hélicoptère au kérosène

Un hélicoptère à monotorbine (5/6 places) consomme entre 100 et 140 litres de kérosène par heure. Un seul litre de kérosène correspond à l'émission de 3,07 kgCO<sub>2</sub>eq/litre<sup>15</sup>.



*Fig. 24 : Équivalence d'empreinte carbone pour 1 heure d'hélicoptère.*

L'hélicoptère demande également une maintenance technique au sol particulièrement minutieuse qui, elle aussi, a un impact carbone important qui n'est pas comptabilisé dans les calculs d'empreinte carbone usuels.

Avec un coût financier et carbone particulièrement élevé, chaque minute de vol d'hélicoptère se doit d'être optimisée par la société de production qui l'utilise en prise de vue.

<sup>15</sup> Ademe Base Empreinte (Kérosène) <https://base-empreinte.ademe.fr/donnees/jeu-donnees>



## Reco n°2 : Pour les vues aériennes privilégier le drone, les caméras sur câble ou l'ULM

→ **Le drone** : sur le plan environnemental, les caméras embarquées sur des drones sont les solutions les moins impactantes pour les vues aériennes, même si on prend en compte l'impact de leur fabrication. Pour les drones légers, nous pouvons estimer d'après les ACV existantes<sup>16</sup> que l'impact de leur fabrication se situe aux alentours de 50 kgCO<sub>2</sub>e (hors caméra), soit un impact rapporté par jour d'immobilisation tout à fait négligeable (inférieur à quelques grammes de CO<sub>2</sub>e/jour) sur la durée de vie de l'appareil. Par ailleurs, le faible poids des drones permet de consommer très peu d'énergie en vol (vis-à-vis du poids d'un hélicoptère). L'utilisation des drones dans l'espace public est fortement encadrée, avec une interdiction stricte de survoler du public. À cela s'ajoutent certaines contraintes techniques comme l'autonomie de vol qui ne permettent pas toujours de les utiliser en remplacement de l'hélicoptère. D'une manière générale, les plans de drone (plans patrimoniaux, plans d'illustrations) peuvent être pré-enregistrés à l'avance pour éviter les contraintes de survol de foules, et diffusés au cours de la captation en faux-direct).

Dans certaines disciplines comme celles qui se déroulent en montagne, l'utilisation encadrée des drones est davantage adaptée (moins de contraintes liées à la présence de public) et son déploiement rencontre déjà un franc succès, notamment quant à la qualité des images rendues possibles.

Il est important de préciser que le gain environnemental n'est réel que si l'utilisation du drone se fait en remplacement de l'hélicoptère et non en plus de l'hélicoptère.



### RETOUR D'EXPÉRIENCE **EXPÉRIMENTATION DE FRANCE TV SPORT**

Les équipes de France Télévisions et d'Amaury Sport Organisation (ASO) ont expérimenté l'utilisation d'un drone lors de la troisième étape du Paris-Nice pour filmer le contre-la-montre par équipe. Les retours ont été très positifs même si le réalisateur de cette édition du Paris-Nice souligne que cela a été beaucoup de préparation, de tests et de demandes d'autorisation.



**Fig. 25 : Extrait de prise de vue aérienne à l'aide d'un drone**

<sup>16</sup> LCA Report , Water-tightness Airborne Detection Implementation, Elena Gaboardi, & Youris, 2019, European Union's Horizon 2020 research and innovation programme Page 38, Table 5-3 : Environmental impact of one unit UAV manufacture

→ **L'ULM** peut être également une alternative intéressante dans certains cas car 20 fois moins émetteur de GES que l'hélicoptère et 3 à 4 fois moins cher pour une durée de vol équivalente. De plus, l'autonomie d'un ULM (3h45) est plus importante que celle d'un hélicoptère (2h30) et sa faible vitesse (environ 65 km/h) permet de produire une qualité d'image équivalente<sup>17</sup> à celle obtenue avec un hélicoptère en imitant le vol stationnaire.



*Fig. 26 : Prise de vue aérienne à l'aide d'un ULM. Image : NoGravityFilm*

### Reco n°3 : Privilégier le carburant SAF

Le SAF, ou Sustainable Aviation Fuel (carburant d'aviation durable), est une alternative au kérosène traditionnel. Il est fabriqué à partir de ressources renouvelables comme les huiles biologiques recyclées, les déchets agricoles et les algues. Ce carburant, environ 3 à 5 fois plus cher, permettrait de réduire jusqu'à 80 % les émissions de GES liées à l'utilisation de l'appareil. Malheureusement, la matière première permettant de produire le SAF est relativement limitée et ne permet pas une généralisation pour l'ensemble du trafic aérien.



RETOUR D'EXPÉRIENCE

#### UTILISATION DE SAF PAR HDF SUR LE TOUR DE FRANCE

La société HDF (Groupe HBG) a été pionnière en France à intégrer du carburant aéronautique durable dans leur flotte durant 3 éditions consécutives lors du Tour de France.

<sup>17</sup> Témoignages issus de retour terrain du prestataire ULM Nogravityfilms : <https://nogravityfilms.com/>



## Reco n°4 : Adapter le survol des zones naturelles

---

Au-delà de l'empreinte carbone, les hélicoptères, ULM ou drone génèrent des nuisances sonores et peuvent avoir un impact sur la faune présente dans les zones survolées notamment les oiseaux. La bibliographie indique que les principaux rapaces ont une distance de fuite moyenne de 60 à 400 m, avec dans la majorité des cas une distance de 150 m.

De même, les rapaces semblent moins dérangés lorsque l'hélicoptère vole parallèlement à la falaise et s'approche du nid graduellement. Alors que les oiseaux surpris soudainement par la présence d'un hélicoptère apparaissant à partir du sommet d'une falaise montrent des réactions de paniques et d'envols.

Le drone peut également générer un dérangement sur la faune.

### → La LPO<sup>18</sup> recommande de :

- Respecter l'interdiction de vol dans les Réserves Naturelles Nationales et les zones cœur de Parcs nationaux ;
- Éviter le vol dans les Zones de Sensibilité Majeures (ZSM), grands rapaces et autres zones sensibles pour la faune sauvage (se renseigner auprès des gestionnaires de l'espace naturel) ;
- Décoller et atterrir à la verticale, à l'aplomb du pilote ;
- Éviter de survoler les animaux au sol, ne pas poursuivre les oiseaux et les mammifères ;
- Ne pas voler à moins de 50 mètres des barres rocheuses, des éboulis, des zones forestières (lisière et canopée), des névés, ou de tout autre milieu pouvant servir d'abri, de reposoir ou des sites de nidification pour une espèce ;
- Ne pas voler en rase-motte ;
- Limiter la hauteur de vol, si possible à 50 mètres du sol ;
- Limiter la vitesse, les mouvements brusques accélérations de l'appareil ;
- Respecter le vol à vue ;
- Poser immédiatement l'appareil en cas de présence de rapaces.

---

<sup>18</sup> Drone et dérangement de la faune sauvage <https://www.lpo.fr/decouvrir-la-nature/conseils-biodiversite/conseils-biodiversite/accueillir-la-faune-sauvage/drone-et-derangement-de-la-faune-sauvage>

## Reco n°5 : Mesurer ses émissions et valoriser sa démarche dans l'outil Carbon'Clap d'Ecoprod

Les dispositifs spéciaux de prise de vue peuvent être spécifiés dans l'outil Carbon'Clap d'Ecoprod pour en mesurer l'impact carbone équivalent.

Pour cela, indiquer les activités dans :

Moyens techniques de production > Moyens spéciaux de prise de vue > Type de dispositif de prise de vue (Hélicoptère, Avion ULM, etc.)

**MOYENS TECHNIQUES DE PRODUCTION** Mis à jour le 17/04/2024

**Moyens spéciaux de prise de vue** ×

Nom du dispositif \*  
Hélicoptère de prise de vue

Type de dispositif de prise de vue \*  
Hélicoptère Q

Déplacement effectué \*  
60 minutes de vol

Hélicoptère  
Avion ULM classe 2  
Avion ULM classe 3  
Voiture essence  
Voiture diesel  
Voiture électrique  
Moto  
Bateau hors-bord

ANNULER ENREGISTRER

se de vue AJOUTER UN MOYEN DE PRISE DE VUE +

**Fig. 27 : Mesurer les prises de vues aérienne dans Carbon'Clap**



## RESSOURCES COMPLÉMENTAIRES

- **OFB, Christelle Gobbe, Direction de l'ONCFS, pour la revue Faune Sauvage.** (2016). Réglementation relative au survol en espace naturel. Le cas des "drones". [https://professionnels.ofb.fr/sites/default/files/pdf/RevueFS/FauneSauvage311\\_2016\\_Art7.pdf](https://professionnels.ofb.fr/sites/default/files/pdf/RevueFS/FauneSauvage311_2016_Art7.pdf)
- **Réglementations relatives à l'utilisation de drones de prise de vue, Studiosport :** <https://www.studiosport.fr/guides/drones/la-reglementation-relative-aux-drones>.
- **Service-Public, Administration Française.** Drone : règles de pilotage à respecter. <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34>