

OUVERTURE

Patrick GANDIL

Directeur général de l'aviation civile, DGAC

Bonjour à tous. Merci à nos deux présidents de l'Académie et de la 3AF d'avoir choisi la DGAC pour cette passionnante manifestation placée sous le haut patronage de mon ministre Alain Vidalies. J'ai une pensée pour Rosetta et Philae car c'est un événement de l'histoire de l'humanité presque aussi important qu'Apollo. Les drones sont un sujet enthousiasmant. Nous avons la chance d'assister à la naissance d'une nouvelle activité, une nouvelle industrie, une nouvelle structure de service, avec plus de 1 000 entreprises en France et certainement plus d'un millier d'emplois créés en un an à un an et demi. Dès le départ, la DGAC s'est attachée à accompagner, à aider ce mouvement. C'est ce qui nous a conduits à mettre au point une réglementation que nous avons qualifiée d'évolutive à la fois pour s'adapter à la diversité des familles de drones, le drone militaire et à l'autre bout du spectre le drone de loisir, assez différent dans son fonctionnement de l'aéro-modèle dont nous avons l'habitude. Cette réglementation vaut pour les drones civils de toutes tailles, ce qui ne rend pas la tâche facile et comme l'activité est naissante et en plein essor, la seule solution était l'évolutivité.

Nous avons fait une sorte de classification en quatre scénarios, dont les deux derniers sont beaucoup plus délicats :

- Le scénario du drone de loisir qui est la suite de l'aéro-modèle, ne faisant que du vol à vue et en dehors de tout ce qui pourrait être dangereux.
- Le scénario du drone professionnel simple principalement destiné à faire de la photo aérienne.
- Le scénario des activités en agglomération, uniquement en vol à vue, avec manuel d'activités particulières, autorisations spécifiques pour ce type d'activité et formation nécessaire, tout cela restant à définir.
- Et le scénario le plus complexe, celui des activités hors vue du pilote, à relativement grande distance, uniquement à très basse altitude pour profiter de la séparation naturelle avec le niveau de vol des avions, uniquement avec des engins légers, moins de 2 kg, en lien avec les conditions de certification des chocs sur les parebrises.

C'est l'état actuel de la réglementation, mais celle-ci peut bouger.

Nous sommes poussés par des industriels importants et je tiens à remercier, au premier chef, la SNCF qui s'est saisi des drones pour la surveillance de son réseau et qui, du coup, pousse aussi bien les industriels que ceux qui font les réglementations pour rendre cela possible. Mais on pourrait aussi citer EDF, GDF, ERDF. Ce ne sont pas des avionneurs mais des gens qui attendent un service et sont exigeants sur les conditions de ce service. La nouvelle frontière à franchir, c'est l'IFR en drone. Le VFR en drone en espace ouvert, ce n'est pas pour demain, et je ne suis pas sûr de le souhaiter, mais voler en espace où il ne peut y avoir que des

avions en vol contrôlé, c'est-à-dire l'espace de classe A en France, doit être possible. Nous avons les technologies à notre disposition, mais un travail réglementaire doit être mis au point. C'est une nouvelle frontière, mais je pense que l'une des évolutions réglementaires à venir sera destinée à cette nouvelle frontière.

Ce monde du drone bénéficie des efforts de tous, qu'il s'agisse de la Commission européenne, de la DG MOVE et la DG Entreprise, de l'AESA, la JU SESAR qui a lancé une tâche de recherche dans ce domaine. Et de l'autre côté de l'Atlantique, la FAA, le NTSB. Nous avons aussi lancé un certain nombre d'actions pour favoriser le développement industriel et nous avons complété les feuilles de route des grands programmes technologiques d'avenir par une feuille de route drones qui a été adoptée il y a quelques mois et qui devrait nous donner quelques moyens pour développer cette activité.

Je voudrais conclure sur les problèmes de discipline et d'ordre public. La menace contre cette activité vient du nombre d'irresponsables qui utilisent du drone de loisir ou des engins un peu plus gros n'importe comment. Un certain nombre d'accidents se sont produits, heureusement sans gravité. Un drone s'est notamment crashé sur une plage à un moment où il n'y avait personne, mais les plages de la Méditerranée sont souvent très peuplées et il aurait pu faire des blessés, voire plus. Nous avons demandé à la gendarmerie des transports aériens de s'occuper du problème aussi efficacement que possible et avec une vision rigoureuse. Et plus récemment, des drones ont été utilisés pour survoler des centrales nucléaires, ce qui a été très médiatisé, et la première victime pourrait en être les drones.

En termes de danger, il y a le risque de choc contre des avions, de crash sur un lieu fréquenté. Le danger est faible parce qu'il s'agit d'engins légers, mais il n'est pas nul pour autant. C'est la raison pour laquelle il y a des règles qu'il faut respecter. Quand on voit atterrir un drone devant Madame Merkel, on se dit aussi qu'il y a un problème de sûreté auquel il faut être attentif et se donner les moyens de contrôler la situation. Enfin, se pose le problème de la vie privée. Les paparazzis n'ont pas attendu les drones, mais le drone offre d'autres possibilités qu'il s'agit de contrôler sans oublier qu'il y a une réglementation générale. Toute cette partie du travail est fondamentale car si nous n'arrivons pas à contrôler la situation, les drones feront l'objet d'une charge réglementaire qui pourrait brider cette activité. Mais nuls doutes que nous y parviendrons.