

ETAT DE L'ART EN EUROPE

Peter van BLYENBURGH

Président, UVS-International

Notre association regroupe aujourd'hui 13 associations nationales, deux autres sont sur le point de nous rejoindre. Notre objectif est donc de fédérer et de donner la possibilité à la Commission Européenne de collecter des idées, des pistes consensuelles sur l'approche qu'elle doit prendre (Planches 2 et 3).

Il est important de comprendre que nous ne parlons ni de jouets ni de modèles réduits (Planche 4). En effet, selon la définition admise par tout le monde, ce sont des avions = engins volants, conçus par des fabricants comme Parrot et DJI et qui sont utilisés pour des opérations purement professionnelles. Ce n'est pas l'engin qui définit son aspect professionnel, mais son emploi (Planche 5).

Si des RPAS (Remotely Piloted Aircraft System = Systèmes d'avions pilotés à distance = drones télé pilotés) peuvent apporter un bénéfice sociétal, pouvant être commercial, et si l'heure de vol est à un prix acceptable par le marché, il y aura création d'emplois (Planche 6). Nous l'avons clairement vu en France. La création d'emploi est prévue dans les services, et ce partout dans le monde. Il y en aura également dans le domaine des produits, mais de façon moindre (Planche 8).

Aujourd'hui, ni l'OACI, ni l'EASA, ne s'occupent d'avions autonomes. De même, les réflexions que nous menons actuellement sur l'insertion des drones dans l'espace aérien européen ou à l'extérieur de l'Europe ne concernent pas les drones autonomes (Planche 7).

A l'OACI, nous avons clairement défini que les travaux qui démarrent avec le panel RPAS ne concerneront pas les drones autonomes, mais nous avons gardé la porte ouverte pour des drones autonomes demain, demain pouvant être dans dix ans, quinze ans, cinquante ans. L'OACI s'occupe des aéronefs pour le transport de personnes et de fret, mais aujourd'hui les drones utilisés en France dans un but commercial sont bien plus petits que ceux jamais imaginés par l'OACI. Un changement de culture doit donc se faire, et nous devons commencer par les petits drones pour pouvoir ensuite nous intéresser aux grands drones.

L'OACI va bientôt annoncer son premier colloque mondial sur les drones et indique clairement qu'elle va s'occuper de toutes tailles de drones. Cela permet d'envisager un changement de la situation actuelle en Europe, où en deçà de 150 kg, cela relève de la responsabilité des DGAC nationales et au-dessus de 150 kg de la responsabilité de l'EASA. Il est possible que d'ici deux à trois ans, l'entière responsabilité reviendra à l'EASA et que nous n'aurons plus ce seuil.

La classification des opérations aériennes montre un vide juridique. En effet, si une organisation passe un contrat avec un fournisseur de service drones et lui demande de voler pour son compte, ce vol ne fait pas l'objet d'une supervision nationale. Ce problème est totalement nouveau et doit être traité. Nous avons essayé de classer les différentes opérations aériennes pouvant être réalisées avec

des RPAS (Planches 9 et 10). Ce travail est extrêmement lourd, mais il est très utile à des organisations comme l'EASA, Eurocontrol, et l'OACI, pour les accompagner dans leurs travaux. Ce type d'exercice doit également aider les opérateurs de drones, dont beaucoup ne comprennent pas les règles aériennes et n'ont pas de réelle expérience dans le domaine de l'aéronautique.

En Europe, les travaux ont démarré en 2003 avec le Joint JAA/Eurocontrol UAV Task Force (Planche 11). A l'époque, il fallait convaincre Eurocontrol de participer, ce qui a nécessité trois années de lobbying. Nous avons fait cela avec deux Français, Yves Morier qui est toujours impliqué dans l'EASA, et Philippe Leroy. La création de JARUS (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems) en 2007 a été une avancée importante. La première implication de la Commission a été l'audition présidée par la DG MOVE sur les Light RPAS. Tout de suite après, le relais a été pris par la DG Entreprise que Daniel Calleja venait de rejoindre, sachant que les drones étaient son violon d'Ingres. Pour des raisons politiques, c'est maintenant DG MOVE qui porte la bannière en collaboration avec DG Entreprise, cette dernière s'occupant de toutes les questions liées aux aspects sociétaux (protection de la vie privée, assurances etc...).

La « High Level Conference » organisée par la Commission en 2009 a été un pas politique très important qui montrait l'intérêt que la Commission portait à la communauté RPAS. Le « Panel UAS » créé par la Commission a été la poursuite de ce travail. L'action la plus importante de la Commission a été la communication par la DG MOVE au Parlement et au Conseil européen début 2014 dans laquelle elle prend position, reconnaissant qu'autoriser les drones d'accéder à l'espace aérien est créateur d'emploi et donc facteur d'amélioration de l'économie. D'où le début de l'European RPAS Market Strategy. La Commission est donc en train de mettre en place une stratégie destinée à favoriser le marché RPAS, fabricants et services, en Europe.

Dans ce cadre a été créé le Secrétariat de JARUS, qui apporte des ouvertures aussi bien aux PME-PMI qu'aux grandes sociétés. Le RPAS Implementation Steering Group vient d'être créé et la première réunion aura lieu le 28 novembre 2014 afin de réfléchir à la façon d'utiliser les résultats de la phase de définition pour implémenter la feuille de route RPAS sur le plan Européen. C'est un énorme chantier.

J'ai listé les pays membres de JARUS aujourd'hui (Planche 12). La semaine dernière, la Roumanie a annoncé qu'elle souhaitait également devenir membre, les Philippines la semaine précédente. La France y participe. L'EASA et Eurocontrol sont très actifs dans les débats et réflexions de JARUS. Sept groupes de travail ont été mis en place. Les travaux de JARUS ne concernent pas uniquement l'Europe. Tous ses membres sont également membres de l'UAS Study Group à l'OACI et du panel de l'OACI qui va tenir sa première réunion à la fin du mois de novembre 2014. Les travaux ne seront pas totalement réalisés par l'OACI, ce qui accroît l'importance de JARUS.

Dans sa nouvelle organisation, JARUS s'engage à être plus transparent dans ses actions, et souhaite ouvrir la porte à l'industrie pour qu'elle apporte sa contribution, une réflexion étant en cours pour voir comment structurer cela. Concernant la situation réglementaire, un certain nombre de pays ont déjà mis en place une réglementation (Planche 13). L'Europe est très en avance par rapport aux

autres grandes régions du monde. J'attire votre attention sur la quantité relativement importante d'opérateurs certifiés, qui continue de s'accroître, ce qui pose problème.

La DGAC a fait un travail remarquable pour rédiger en six mois le décret paru en avril 2012 (Planche 14), mais il reste cependant encore de grands vides. Le plus important est le manque total d'un certificat de pilote RPAS basé sur un cursus et approuvé par la DGAC (Planche 15). Aujourd'hui, les écoles font payer 1 500 à 2 000 € par semaine pour délivrer un certificat qui ne vaut rien. La communauté des drones en France ne peut être construite sur cette base. Les opérateurs et les pilotes doivent être éduqués, doivent répondre à certains critères. Se pose aussi la question de l'assurance. Aucun crash catastrophique n'est à déplorer pour l'instant, mais cela va arriver, surtout si on ne change pas ces structures. En cas de crash, l'assurance ne fonctionne que dans certains cas.

La France bénéficie d'un énorme potentiel, avec une communauté drones très importante, la quantité d'opérateurs la plus importante en Europe, et des Français occupent des postes clés dans des organisations également clés. Essayez de vous regrouper pour travailler sur la même voie. Sensibilisez les autorités au risque lié à l'absence d'un brevet pilote, car ce risque va s'accroître avec l'augmentation du nombre d'opérateurs.

Dans les 135 pays et 13 territoires d'outre-mer listés (Planche 16), des opérations RPAS commerciales sont déjà menées, mais la quasi-totalité de ces pays manque d'une réglementation claire. La France peut jouer un rôle de leader dans la communauté des drones en Europe.