

## POLITIQUE EUROPEENNE

---

**Thierry BUTTIN**

*Commission européenne, DG Entreprise et Industrie*

[Planche 1] La Commission Européenne s'est intéressée aux drones d'abord sous l'angle recherche dès le programme cadre de recherche 6, mais aussi dans le FP7 où de nombreuses recherches impliquaient des drones (Planche 2). Il s'agit d'un travail conjoint avec l'industrie, une feuille de route nous ayant été remise au Salon du Bourget en juin 2013 par l'industrie sur l'ensemble des dimensions de la politique pour le développement des drones, ce qui nous a confortés dans la volonté de définir notre stratégie.

Cette stratégie est bien résumée dans notre communication du 8 avril 2014 (Planche 3). Nous cherchons à récolter les bénéfices sociétaux de cette technologie, à savoir de la croissance et des emplois, ce qui signifie un marché unique des drones civils. Mais pour ce faire, il faut assurer un niveau adéquat de protection des citoyens, et donc notamment traiter les questions de sécurité, de sûreté, de respect de la vie privée, mais également prendre en compte l'acceptabilité des citoyens. Nous essayons d'avoir un large processus de consultation. Dans l'actualité aujourd'hui, un certain nombre de questions se posent par rapport à l'utilisation des drones.

Nous venons de clore en octobre 2014 une consultation publique dans le cadre de notre réflexion sur l'évolution de la législation, qui nous conforte dans notre approche (Planche 4). D'abord, tout le monde confirme qu'il y a un marché, mais pour 86% des personnes interrogées, l'incertitude réglementaire pèse sur le développement du marché. Ensuite, que l'absence d'harmonisation au niveau européen est un frein sérieux au développement d'un marché transnational du fait des autorisations individuelles Etat par Etat et parce que les règles sont différentes d'un Etat à l'autre. Les personnes consultées sont également demandeuses d'une intervention européenne car le statu quo des réglementations nationales n'est pas tenable pour plus de 60% des gens. La centralisation complète au niveau européen n'est pas souhaitable, et c'est un scénario intermédiaire avec un certain nombre de règles communes appliquées par les autorités nationales qui est préféré. Enfin, la réglementation doit être proportionnelle aux risques, c'est-à-dire assez de réglementation pour permettre le développement du marché, mais pas trop non plus pour ne pas tuer ce marché.

Notre stratégie s'appuie sur trois piliers (Planche 5). Un pilier recherche, un pilier réglementation et un pilier marché. Sur la réglementation (Planche 6), nous avons une limite théorique autour de 150 kg, point que nous devons faire évoluer et j'espère que la Commission fera une proposition dans l'année 2015 en ce sens. La problématique d'insertion (Planche 7) inclut un volet recherche et développement important. La première partie portée par l'EASA et la deuxième partie portée par l'entreprise SESAR concernent les technologies à développer pour permettre l'insertion des drones. La phase de définition, qui va permettre d'amender le

programme de travail, est en cours et se terminera en janvier 2015. Nous aurons alors clairement un programme de travail sur l'insertion des drones.

Notre stratégie R&D (Planche 8) s'appuie sur d'autres instruments en termes d'applications et technologies, et notamment Horizon 2020, qui est le successeur du FP7. Je souhaite insister sur trois dimensions :

D'une part, des sociétés sûres. En 2015, des projets vont être lancés dans lesquels l'utilisation de drones paraît évidente.

En matière de robotique également, un certain nombre d'appels de propositions pouvant impliquer l'utilisation de drones.

Et pour des PME, des programmes plus transversaux comme Eurostars 2.

Nous avons deux directions générales leaders à la Commission européenne pour les drones, la DG Growth et la DG Move mais de nombreuses autres sont intéressées par le sujet et mènent des projets impliquant l'utilisation de drones.

Au-delà de la réglementation sur la sécurité, quelques mots sur les assurances et les questions de responsabilité civile (Planche 9). Nous avons un règlement de 2004, et nous avons lancé une étude, que nous venons de terminer, sur la responsabilité civile et les assurances, en co-pilotage avec la DG Move. Cette étude (Planche 10) fait apparaître des régimes assez différents de responsabilité à l'intérieur de l'Union, mais cela ne semble pas être un problème pour le développement du marché. Il faudra clarifier le concept de responsabilité qui donnera certainement lieu à de la jurisprudence. Le règlement « assurance » de 2004 s'applique aux drones. A ce stade, l'étude montre qu'un changement n'est pas nécessaire car les opérateurs s'assurent à des niveaux de responsabilité civile allant au-delà des seuils minimaux de la réglementation. Ce marché de l'assurance se développe alors qu'il y a très peu de données mais si les sinistres augmentent et que les primes s'envolent, il risque d'y avoir un réel problème de niveau de responsabilité. C'est un point que nous allons continuer à surveiller.

L'autre question posée est de savoir s'il faut un fonds de compensation, comme pour les véhicules lorsqu'ils ne sont pas assurés. Nous savons qu'il y a un certain nombre d'utilisations illégales des drones et que des accidents peuvent se produire avec des personnes qui n'ont aucune assurance, et nous souhaiterions que la profession étudie cette question.

Le troisième volet concerne le marché (Planche 11), et tout d'abord le soutien aux PME. Un programme sur 2014-2020 a été mis en place par l'Union européenne, intitulé COSME, qui comporte deux grands volets : un volet finance et un volet marché. Il nous est apparu qu'un certain nombre d'acteurs pouvaient acheter des drones dans le commerce mais sans connaître la réglementation applicable.

Nous sommes en train de lancer un appel d'offres sur l'information des acteurs (Planche 12), l'idée étant d'avoir une information sur le contexte réglementaire dans sa dimension sécurité, mais aussi dans sa dimension respect de la vie privée, assurance etc. Une possibilité de dissémination des informations détaillées serait à travers une plateforme Internet qui comprendra des outils pédagogiques sur les questions basiques à se poser avant de faire voler son appareil. Cette action est subventionnée à hauteur de 90% et notre budget s'élève à un million d'Euros. Pour ce projet d'information des acteurs, nous sommes dans l'attente d'un consortium

ayant des compétences dans les drones, dans les PME, dans la communication, et dans les questions de respect de la vie privée.

Nous avons une directive de 1995 sur la question du respect de la vie privée et nous avons lancé une étude sur la protection des données par rapport aux drones. Cette étude sera bientôt disponible. La deuxième voie que nous avons prise est la consultation de l'article 29, c'est-à-dire la réunion de toutes les "CNIL européennes" qui vont émettre une opinion début 2015 afin de se prononcer sur la technologie des drones et la question du respect de la vie privée et de protection des données. Nous menons cette action également avec la DG Justice.

Concernant la vie privée et la protection des données (Planche 13), notre étude porte essentiellement sur les applications commerciales. Elle montre qu'il n'est pas nécessaire de modifier la réglementation existante (Planche 14), au bémol près que cette réglementation est en cours de modification. Nous intégrons les modifications en cours, qui sont importantes dans le domaine des drones puisqu'elles introduisent le concept de ce que l'on appelle « privacy by design » et le concept d'étude d'impact sur la protection des données. Donc pas de modification de la législation, mais un dialogue accru entre les autorités de l'aviation et celles de la protection des données. C'est très variable selon les pays, sachant que dans certains d'entre eux, la communication a du mal à se faire, ce qui peut être un problème. Un besoin de formation et d'information des acteurs et de développement de « soft law », c'est-à-dire des protocoles sur la transparence, l'identification des drones, des méthodologies sur les études d'impact, sur la vie privée et la protection des données (Planche 15).

En conclusion (Planche 16), nous avons l'intention de sortir une législation et il est important que les acteurs remontent les sujets et ce à côté de quoi nous pourrions passer. Nous avons engagé une réflexion cette semaine avec la DG MOVE sur les questions liées au marquage CE, car même si toute une catégorie de drones, dans certains espaces, ne génèrent pas de risques particuliers, il faut donner un minimum de garanties aux consommateurs. Et le deuxième axe de réflexion que nous venons également de lancer concerne la notice d'utilisation. Les Australiens, par exemple, ont une notice assez claire. Il est nécessaire que nous nous engagions dans cette voie. Certains états membres préparent des initiatives semblables. Nous souhaitons généraliser cette démarche au niveau européen, mais nous devons trouver la base juridique qui convient pour le faire.