

Politique | Drones : une lettre d'intention régionale



Pour faire face "au défi de la mobilité" mais aussi fédérer les acteurs de l'écosystème régional travaillant autour de l'aéronautique et en particulier des drones, la Région Nouvelle-Aquitaine a signé ce jeudi aux côtés de la métropole et de multiples partenaires, institutionnels comme industriels, une lettre d'intention dans le but de s'intégrer dans un projet de réflexion européen autour du développement de projets urbains utilisant cette nouvelle technologie. Les projets autour de cette dernière se multiplient au niveau local, et bien qu'étant au stade de simples expériences, ils sont autant d'arguments à défendre.

Vol groupé

C'était le 12 septembre dernier. En guise de clôture (plutôt spectaculaire, il faut bien l'avouer) à l'édition 2018 de Novag, festival régional consacré à l'innovation, la société Dronisos a mis en scène une centaine de drones en leur faisant interpréter un ballet aérien au-dessus de la Garonne, juste en face de Cap Sciences, une première en France. Certes, il ne s'agissait "que" d'une manifestation artistique et culturelle. Mais cette réalité (ou contre-utopie, selon les humeurs de chacun) dans laquelle les drones livrent des colis, des échantillons biologiques ou même des êtres humains est loin d'être un récit de science-fiction. Ce jeudi, la région Nouvelle-Aquitaine est ainsi devenue la première de France à signer une lettre d'intention pour le développement de la mobilité urbaine aérienne. En fait, elle a répondu, aux côtés de la métropole bordelaise et de nombreux partenaires industriels associés à la démarche, à l'appel d'une initiative européenne "Urban Air Mobility" dont la seconde phase a démarré et qui doit rendre définitif un volet de projets en rapport avec cette fameuse mobilité aérienne en 2020.

Entre fantasmes et réalité

Une fois cela énoncé, difficile d'être beaucoup plus concret, tant l'intention n'est pas l'action et tant les objectifs de cette signature régionale sont encore un brin nébuleux. Mais on va quand même essayer. En fait, ce que la Nouvelle-Aquitaine et la Métropole ont voulu faire en signant cette lettre, c'est avant tout se porter candidats pour expérimenter le survol de drones en milieu urbain. Et ce dans un objectif à priori plutôt simple : réfléchir à de nouvelles manières, un peu plus futuristes qu'un nouveau couloir de bus, de répondre au vaste défi de la mobilité (l'une des priorités listées par Alain Juppé lors de sa récente rentrée politique). Pour cela, la Région a visiblement

fait peser tout son poids économique dans la balance en travaillant notamment avec des entreprises privées identifiées comme [Dronisos](#) (vous savez, ceux qui ont fait voler une centaine de drones sur la Garonne), Bordeaux Technowest, l'appel à manifestation d'intérêt régional Drone City, Aerospace Valley, les clusters Aéros et Topos ou encore des géants de l'industrie aéronautique comme Airbus ou Thalès. Elle a aussi mis dans la boucle la direction régionale de l'aviation civile, un organisme chargé de contrôler le trafic aérien en Europe (Eurocontrol) ou l'Agence Européenne de la sécurité aérienne.

L'objectif est donc de fédérer l'écosystème et proposer pour ce dernier un socle de compétences, de réglementations ou de soutien financier nécessaire au déploiement d'expériences basées sur la technologies des drones. En Nouvelle-Aquitaine, ces dernières existent déjà et elles se multiplient : c'est notamment le cas de Drones for Life développé par Sysveo et qui ambitionne la livraison de "colis médicalisés" en milieu urbain auquel est associé le CHU de Bordeaux ou encore le projet de livraisons de colis par drones développé par La Poste et CDiscount. Dernièrement, la société Geosat, originaire de Pessac, a déployé cette semaine, dans le cadre du projet européen Neptune (dont la déclinaison et la coordination locale est gérée par le pôle de compétitivité Aerospace Valley), un drone pour mesurer l'érosion du trait de côte. L'avenir, auquel pensent sans doute déjà les signataires de cette lettre, serait d'envisager le transport de personnes, "de touristes d'un paquebot arrimé aux quais de Bordeaux vers des zones touristiques alentours, ou de permettre le transport de biens et de personnes isolées vers des centres de santé ou des pôles économiques", précise même la région.

Obstacles VS rentabilité

Encore faudrait-il lever deux freins majeurs évoqués par les responsables lors de cette signature : l'acceptabilité sociale (tout le monde ne rêve pas de voir voler son voisin au-dessus de lui) mais aussi et surtout la faisabilité technique. "C'est comme pour la voiture électrique. On sait que les véhicules marchent mais il manque encore tout le côté réglementaire, notamment en zone urbaine, et pour savoir qui est responsable lorsqu'un drone sort du champ de vision de son opérateur", a notamment précisé Philippe Merlo, directeur de l'aviation civile pour Eurocontrol. "Dans l'idée, les vols de drones devraient se faire au-dessus de la Garonne, le long des voies ferrées, en tout cas dans des corridors précis. Mais il reste encore à limiter les scénarios des cas autorisés. Avant ça, il faut réussir à créer un véritable réseau pour que tous les opérateurs majeurs puissent se regrouper. Les autres pays avancent : en Suisse, on commence déjà à distribuer le courrier et une équipe de soixante personnes a été créée au sein de l'agence fédérale d'administration de l'aviation civile (FAA) aux Etats-Unis. Le marché des drones civil, lui, serait estimé à [11,2 milliards de dollars en 2020](#). Le secteur est donc en plein boom. Côté régional, avant de recevoir d'éventuels fonds européens fournis par les résultats de l'initiative UAM, les signataires de la lettre d'intention ont déjà planifié un second rendez-vous en 2019. De là à ce qu'ils y viennent en drone... c'est une autre histoire.



Romain Bêteille

Credit Photo : RB

Publié sur aqui.fr le 23/09/2018

[Url de cet article](#)