



L'Usine Nouvelle,
Le 26 mars 2016,

La réglementation est inadaptée à la menace que constituent les drones face aux avions de lignes

TRIBUNE DE L'AÉRO Si les drones présentent d'importantes capacités techniques et présagent de fabuleuses retombées économiques et industrielles, leur insertion dans le paysage aérien apparaît problématique. Cet outil aussi discret que performant pourrait être à l'origine d'accidents aériens. Ozan Akyurek, associé au cabinet Jones Day et avocat à la Cour, revient sur les pistes envisagées pour endiguer le phénomène.

Le 19 février dernier, un Airbus A320 qui effectuait la liaison entre Paris et Barcelone a croisé la route d'un drone alors qu'il s'apprêtait à atterrir quelques minutes plus tard à l'aéroport parisien Roissy-Charles de Gaulle. L'Airbus A320, pouvant transporter jusqu'à 160 passagers, était alors à 1 600 mètres d'altitude et volait à plus de 400 km/h.

Lorsqu'il a aperçu le drone, le copilote de l'avion a déconnecté le pilote automatique, ce qui a eu pour effet de redresser légèrement l'avion et d'éviter ainsi le drone. Le drone serait passé à environ cinq mètres en dessous de l'aile gauche de l'avion. L'équipage a directement informé le contrôle aérien de la présence du drone, a réengagé le pilote automatique et a repris l'approche de la piste d'atterrissage 26L du grand aéroport parisien.

Ces rencontres dans le ciel français se multiplient mais pour la première fois, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) pour la Sécurité et l'Aviation civile a ouvert une enquête, toujours en cours, qualifiant l'incident de « grave ». À ce jour, le BEA a communiqué peu d'informations, sans doute afin de faciliter les investigations.

DÉJÀ DE NOMBREUX INCIDENTS IMPLIQUANT DES DRONES DANS L'ESPACE AÉRIEN

De tels incidents survenus à proximité d'aéroports sont fréquents depuis 2013, provoquant des retards, voire des fermetures de plateformes aéroportuaires. A titre d'exemple, le 20 juillet 2015, à Varsovie, un drone a frôlé un avion de la compagnie allemande Lufthansa. Par précaution, une vingtaine d'appareils ont dû changer d'itinéraire d'atterrissage.

Bien que la masse de l'avion soit bien supérieure à celle d'un drone, le risque de collision ne peut être ignoré compte tenu de sa vitesse en phase de décollage et d'atterrissage. Actuellement, durant ces phases, seule la vigilance du pilote peut permettre de détecter un élément potentiellement perturbateur, tel qu'un volatile ou un drone.

L'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) souligne notamment deux risques. Le premier est lié à la batterie au lithium constituée d'un matériau très inflammable, dans l'hypothèse où le drone serait aspiré par l'un des réacteurs de l'avion. Le second réside dans de possibles interférences des fréquences radio utilisées pour contrôler les drones avec le système de contrôle des avions.

Pour gagner en certitude, l'association européenne des pilotes (European Cockpit Association – ECA), qui représente aujourd'hui 38 000 pilotes, tout en soulignant le caractère primordial de la sécurité des personnes, demande une étude pour évaluer les effets réels d'une collision entre un avion et un drone.

LES PISTES ENVISAGÉES POUR ANÉANTIR CETTE NOUVELLE MENACE

Pour rappel, la France fait partie des 63 pays sur les 191 membres de l'Organisation Civile de l'Aviation Internationale (OCAI) ayant adopté une réglementation sur les drones. Mais le survol de sites aussi sensibles que les aéroports par des drones non identifiés démontre que la réglementation en vigueur est inadaptée et doit être réformée pour mieux prévenir et contrer de tels incidents.

Les dispositions applicables aux drones sont disséminées dans le code des transports, le code de l'aviation civile et dans deux arrêtés du 17 décembre 2015. Il est notamment prévu que le drone ne doit pas voler à plus de 150 mètres d'altitude et à proximité des aérodromes ou de toute autre structure destinée à l'atterrissage ou au décollage d'aéronefs. Le contrevenant à ces règles risque un an d'emprisonnement et une amende de 75 000 euros.

En réalité, ces prescriptions sont très peu suivies de sorte qu'en octobre dernier, un rapport du Secrétaire général de la Défense et de la sécurité nationale (SGDSN) a livré plusieurs pistes en vue d'une proposition de loi attendue pour l'été. Il propose notamment de les identifier avec des puces électroniques, d'intégrer une balise et les coordonnées GPS des zones interdites, ou encore d'enregistrer tout acquéreur d'un drone de plus de 1 kilo.

En outre, les projets financés en partie par l'Etat, lancés il y a un an après les survols de centrales nucléaires par les drones pourraient être stimulés du fait de cette nouvelle menace à laquelle doit faire face la sécurité aérienne..