



Tribune

Prolifération incontrôlée des drones : Perte d'efficacité pour le transport médical urgent par hélicoptère

En dénonçant l'ouverture de l'espace aérien aux aveugles, l'éditorial diffusé le 13 mai dernier par l'UFH était la plus récente d'une longue série d'alertes sur les conséquences de la prolifération des drones pour la sécurité des activités aériennes humaines.

En présentant [son plan d'action pour lutter contre les menaces liées aux drones](#) en février dernier, la Commission a pourtant bien montré qu'elle est consciente du problème.

Mais les attermolements qui émaillent [la mise en place des U-spaces](#) montrent que la gestion sûre d'un trafic aérien intégrant les aéronefs télépilotes et autonomes est un casse-tête auquel les Etats membres s'attaquent en ordre dispersé. Faute de pouvoir définir des procédures efficaces basées sur des solutions techniques convaincantes, l'autorité européenne se limite à définir le cadre dans lequel assurer le contrôle du trafic aérien intégrant des drones, mais laisse à chaque Etat membre, le soin de définir la façon de s'y conformer.

Or, le volume de drones de plus de 250 grammes opérés hors respect des règlements est évalué à 25 % minimum par l'OACI, (voir la synthèse UFH du 01 avril dernier). Pour les seuls Etats Unis, selon les données avancées lors d'une des réunions qui s'est tenue à l'occasion du dernier salon Verticon, la part de vols de drones ne respectant pas la réglementation serait évaluée à 60% par la FAA.

De ce côté-ci de l'Atlantique, les autorités européennes sont probablement trop pusillanimes pour avancer un chiffre. C'est hélas explicable: il ne peut y avoir de donnée consolidée disponible puisque les autorités chargées du contrôle du respect des règles ne s'harmonisent pas entre elles au sein de la communauté.

Mais au regard de ce que l'on constate en France, le pourcentage de violation des règles est probablement plus élevé encore, d'autant qu'il est de plus en plus ouvertement illicite.

Ainsi la [desserte de l'hôpital Hautepierre de Strasbourg pour déposer des patients ne peut plus être assurée de nuit](#), que ce soit par les hélicoptères des compagnies commerciales ou par ceux des services de l'Etat. A défaut de pouvoir juguler le trafic de drones au profit des prisonniers de l'établissement pénitentiaire voisin, il faut accepter une rupture de capacité de transport médical urgent, un allongement des délais de prise en charge et une perte de chance pour les patients.

Comment peut-on laisser une telle situation se dégrader au détriment des patients et des équipes médicales ?

Pour éviter les collisions, doit-on installer des brouilleurs de drones activables la nuit sur les hélicoptères?

A supposer que l'on puisse garantir leur fiabilité, leur usage comporte le risque de voir des engins volants et leurs chargements suspect tomber n'importe où.

Lorsque l'on constate que dans les zones de conflit où la menace des drones est concrète et permanente, on parvient à [protéger les axes de communication avec une efficacité raisonnable au moyen de filets de pêche usagés](#) tendus entre des poteaux, on peut se demander s'il ne serait pas opportun de se pencher sérieusement sur la question sans rechercher systématiquement des réponses techniques complexes ou des outils juridiques.

Cette situation rappelle les attermoissements qui ont émaillé pendant des dizaines d'années la prise en compte de l'utilisation d'hélicoptères pour faire évader des prisonniers.

Les représentants du secteur avaient dû multiplier les rencontres avec les administrations, les décideurs politiques et les partenaires sociaux, sans beaucoup de résultats.

C'est finalement l'indignation populaire consécutive à quelques détournements d'hélicoptères très médiatisés, qui a fini par aboutir à l'engagements des travaux pour garantir les établissements pénitentiaires contre ce type d'intrusion.

En sera-t-il de même dans le cas du trafic entre les prisonniers et l'extérieur par drones ? Faudra-t-il attendre la survenue d'un incident suffisamment inacceptable pour secouer l'opinion publique avant de prendre des mesures ? On peut le craindre.

Thierry Couderc

Vice-président de l'EHA
Délégué Général de l'UFH

Christophe Rosset

Président du SNEH
Coprésident de l'UFH

Union Française de l'Hélicoptère
et du vol vertical

<http://www.ufh.fr>
96 rue des Aubépines
40990 MEES
Tel: [+33 \(0\)1 84 60 39 03](tel:+330184603903)
[@ufhelico](#)