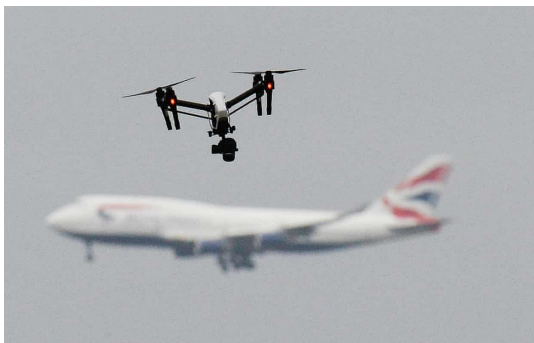


2 drones bloquent 100'000 passagers à Gatwick



L'aéroport de Gatwick, Londres, a été fermé pendant des dizaines d'heures. Tous les vols ont été annulés bloquant plus de 150'000 voyageurs. Motif : deux petits drones ont joué au chat et à la souris avec les autorités.

Qu'importe les motifs des propriétaires de ces deux drones. Cet incident révèle au grand public une vérité connue des professionnels: la totale paralysie et lourdeur de l'industrie de l'aviation civile et des agences de contrôles aériens pour s'adapter aux nouvelles technologies et aux défis environnementaux.

Paradoxalement, c'est grâce à ce genre d'incident que les drones pourraient sauver l'industrie aéronautique.

Depuis les années 1970, le monde de l'aviation civile s'est empêtré dans une course à une surréglementation sclérosante.

Aujourd'hui, le labyrinthe des réglementations interdirait tout bonnement l'introduction de la technologie des radars qui date pourtant des années 60.

Cette complexité voulue favorise les grands acteurs comme Airbus, Boeing et bloque la venue de concurrent et freine la remise en question des monopoles. Il en va de même pour les agences de contrôles. Durant les 30 dernières années, les mots «innovation» et «Eurocontrol», «ASEA» ou «FAA» ont peiné à se retrouver dans la même phrase.

Il y a 3 semaines, 11 villes et régions Européennes, dont Genève, étaient réunies à Amsterdam pour discuter de l'utilisation des drones dans la mobilité urbaine, la sécurité, la sûreté, la protection de la vie privée des citoyens, la standardisation, l'acceptation des citoyens, etc. Nous devions rencontrer le directeur de l'Agence Européenne de Sécurité Aéronautique, AESA, Patrick Ky. A la dernière minute, il annula sa présence sans un mot d'explication. Tout un symbole.

Préférer les dividendes à l'environnement

Alors que tous les domaines des transports maritimes, des voitures, des camions ont apporté des solutions afin de réduire leurs émissions polluantes et dangereuses pour le climat, l'industrie aéronautique s'est réfugiée dans son opacité pour maintenir le statu quo et ses privilèges.

Les cordes sensibles de la sécurité et de la sûreté sont utilisées pour justifier et éviter toute taxe sur le kérozène. A défaut de canaliser une partie de leurs revenus vers le climat, l'industrie privilégie les dividendes aux actionnaires.

Les solutions existent

En janvier 2019, Skyguide et l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) vont officiellement lancer en Suisse le programme U-Space. Ce système permet d'identifier, de contrôler et de surveiller en même temps les drones et les avions. En août de l'année prochaine, Helsinki testera ce système. In fine, drones et avions pourront se partager le ciel de manière sûre et sécurisée.

On peut saluer le pragmatisme et le leadership des institutions suisses. La Suisse n'est pas seulement un havre pour les entreprises de pointe dans l'aviation et les drones, mais la collaboration intelligente avec les agences de contrôle est une référence au niveau mondial.

Finalement, c'est justement grâce aux drones, aux avions électriques ou à hydrogène que l'industrie de l'aviation va pouvoir opérer sa transformation et surtout assurer sa survivre.

Les incidents anglais de cette semaine peuvent raisonner comme une alarme capable de réveiller les plus endormis. Il est fort à parier que Skyguide et l'OFAC vont recevoir des téléphones en provenance de Gatwick et du monde entier.

{rokcomments}