

En Belgique, le business des drones p

Baigné par la technologie, notre pays possède tous les atouts pour exploiter les nouvelles potentialités générées par les drones. A ceci près que la prévention des risques y est aussi très poussée en raison de la densité de population. Entre l'administration et les entreprises, le dialogue est pour l'instant compliqué.

BENOÎT JULY

A force d'en entendre parler ou d'en voir les images se multiplier, on pourrait penser que les drones ont envahi notre quotidien ou sont en passe de le faire. Pour l'heure, cependant, les voir voler au-dessus de nos têtes relève davantage de l'exception que de la règle...

« Le secteur commence à peine à se structurer », confirme Emilien Watelet, à la tête de l'incubateur ID2Move, à Nivelles, une structure qui travaille en partenariat avec l'ULB notamment. « Le changement de législation l'an dernier a simplifié l'accès au pilotage, mais pas vraiment aux applications. »

Pour résumer la chose : s'il est de plus en plus facile de faire voler un drone, il reste compliqué d'y prendre appui pour générer une activité. « Le pilote, sauf exception, produit en lui-même peu de valeur ajoutée : ce qui importe, c'est le business, de l'image à l'inspection en passant le transport par exemple, que le drone va permettre de développer. »

Un tel développement est projeté par la société Multipharma (246 pharmacies) qui envisage d'utiliser cette technologie pour livrer des médicaments dans l'urgence d'une pharmacie à une maison de repos, par exemple, par le biais de vols autonomes sur un trajet prédéterminé. Un projet qui, pour l'instant, reste à l'état de... projet. « Nous voudrions introduire un dossier auprès de la DGTA (Direction générale du transport aérien, NDLR) », confirme Nicolas Delhay, directeur des affaires pharmaceutiques et réglementaires, entre autres. « Mais il est très compliqué d'obtenir les autorisations pour commencer les tests qui nous permettraient d'en valider la pertinence et la viabilité. »

Des risques ou des opportunités

Cette frilosité de l'administration est soulignée, voire critiquée, par plusieurs acteurs. « Nous disposons de toutes les technologies utiles pour créer de véritables écosystèmes », commente notamment David Praet, en charge de ce secteur au sein de la fédération de l'industrie technologique Agoria. « Le tout est de permettre à cet écosystème d'émerger. L'obtention de permis pour effectuer des tests et des démonstrations, sur le territoire belge, est donc critique. »

Or, poursuit-il, « la cellule Drone de la DGTA, étant en sous-effectif structurel, met un certain temps à répondre aux demandes et peut, parfois, regarder de manière trop stricte les projets innovants, plus sous l'angle du risque que de l'opportunité. La législation, qui pourrait permettre au secteur de se développer convenablement, n'est pas exploitée dans son plein potentiel... »

L'usage de drones en intérieur est lui aussi prometteur. D'autant que les contraintes liées à la gestion de l'espace aérien n'y sont pas de rigueur

Au SPF Mobilité, qui chapeaute l'administration incriminée, on réfute ces critiques. On s'y dit certes bien conscient des opportunités et des demandes qu'elles suscitent, mais on affirme aussi et surtout que la législation oblige à appréhender les risques de manière particulièrement rigoureuse. « Il ne suffit pas d'affirmer qu'un drone peut voler de manière sûre et autonome, il faut surtout être capable d'en anticiper les éventuelles défaillances », nous dit-on, soulignant le fait que la chute au sol d'un tel engin peut provoquer des dégâts conséquents, y compris des décès potentiels.

La méthode dite « Sora » d'analyse des risques (Specific Operation Risk Assessment), qui est indispensable à l'obtention de certaines autorisations de vols, génère dès lors à elle seule des rapports de dizaines de pages, souvent plusieurs

fois amendées. « C'est très complexe : il faut que le secteur s'éduque à l'appréhension de ces risques et n'imagine pas, comme nous en avons reçu la demande dernièrement, qu'il va recevoir une autorisation du jour au lendemain », ajoute le SPF Mobilité.

Vols autonomes en essais

Nonobstant ce qui, pour l'instant, s'apparente à un dialogue de sourds, certains industriels parviennent pourtant à leurs fins – à l'instar de la Sabca qui, dans le cadre du projet Helicus, a reçu l'autorisation de faire voler des drones autonomes au-dessus de la ville d'Anvers (lire par ailleurs). Mais au prix de nombreux tests et en s'appuyant sur une expertise acquise dans le secteur aérien.

« Des évolutions réglementaires sont indispensables pour répondre à l'objectif, que tous les professionnels souhaitent, de développer des activités à haute valeur ajoutée avec une sécurité maximale », commente Geoffrey Morral, à la tête d'ALX Systems, une entreprise liégeoise active depuis quinze ans dans ce secteur, y développant à la fois des machines, des instruments et des applications. « Quand on vient nous solliciter en espérant voir aboutir le projet dans un mois, nous répondons en toute transparence que cela prendra sans doute davantage de temps... »

En dépit de contraintes fortes, dont on comprend qu'elles sont aussi et surtout liées aux spécificités de la Belgique (densité de population, de villes, d'aéroports, d'éoliennes, entre autres), la liste des activités potentielles, telles que le consultant BDO par exemple en dresse l'inventaire, est en tout cas impressionnante.

« Aujourd'hui, la technologie, y compris l'intelligence artificielle, permet par exemple de faire voler des drones en essais », commente Dany Donnen, associé chez BDO. « Des drones équipés de capteurs cherchent une personne et se concentrent de manière autonome sur

une zone dès que l'un d'entre eux y a détecté un signal. » Autre application : la détection d'intrusion sur un site industriel, où plutôt qu'affecter des gardiens « H24 » à la surveillance de caméras, celles-ci peuvent donner ordre à un ou plusieurs drones de décoller automatiquement en cas de détection d'un problème. Ou encore : l'analyse préventive d'éoliennes ou de lignes électriques à haute tension par le biais d'une machine équipée de capteurs plutôt que d'obliger un technicien à travailler plusieurs heures en hauteur.

Drones spéciaux et forces spéciales

Si les activités en extérieur sont susceptibles de générer de nombreux développements, l'usage de drones en intérieur est lui aussi prometteur. D'autant que les contraintes liées à la gestion de l'espace aérien n'y sont pas de rigueur. C'est le cas pour la société Sky-Hero, qui s'est spécialisée dans l'assistance aux services de sécurité. « Nos drones sont configurés pour aider à identifier les risques, dans un bâtiment, avant une intervention », commente Alexis Franck, à la tête de cette entreprise qui équipe des « forces spéciales » aux États-Unis et en France, notamment. « Nous avons démarré dans les drones de course et c'est sur la base de cet acquis, à défaut d'y avoir développé un vrai business, que nous avons attaqué ce nouveau marché. »

Comment s'y distinguer de la concurrence ? « D'abord, en nous concentrant sur un segment très spécifique, où les barrières à l'entrée sont élevées », poursuit notre interlocuteur. « Ensuite, en développant le service : nous sommes en dialogue constant avec nos interlocuteurs, pour anticiper leurs besoins et former leurs équipes. Enfin, en simplifiant l'usage des drones, via la technologie, afin de pouvoir en élargir les applications : des forces de police plus classiques, par exemple, sont elles aussi intéressées, désormais. »

L'analyse préventive d'éoliennes ou de lignes électriques par le biais d'un drone permet d'éviter qu'un technicien y travaille plusieurs heures en hauteur.

© SHUTTERSTOCK

Sabca « Le dévelop



« Sabca, au sein du groupe aéronautique belge Orizo, voit dans les drones une opportunité de plusieurs centaines de millions d'euros de chiffre d'affaires à terme. »

© ALICE WILQUET.



Voler en « Open », mais sous conditions

Vous envisagez d'acheter un drone ? Il existe trois catégories d'UAS (ou Unmanned Aerial System, dans le jargon) selon le risque qu'ils comportent pour la sécurité aérienne et les personnes ou les biens au sol : Open, Specific et Certified. La majorité des drones, en particulier s'ils sont destinés aux loisirs, sont appelés à évoluer en catégorie Open, où ne sont autorisés que les vols à vue, à une altitude maximale de 120 m, avec une masse maximale au décollage inférieure à 25 kilos.

Après avoir vérifié que votre responsabilité civile est couverte, vous devez vous inscrire sur le « portail drone » de la DGTA si votre drone est équipé de capteurs ou d'une caméra. S'il pèse plus de 250 g, vous devez suivre une formation en ligne et réussir un examen théorique. Une épreuve additionnelle, à passer dans les locaux de la DGTA ou dans une école reconnue, est prévue si vous envisagez de voler en catégorie « A2 » (qui autorise des vols à une distance de 30 m des personnes, par exemple).

Tout cela en tenant compte des conditions qui limitent les vols des drones à certaines périodes et certaines parties du territoire, accessibles via le site www.droneguide.be. B.J.