



ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 24 : Programme d'assistance technique

**POUR LE RENFORCEMENT STRATÉGIQUE CONTINU  
DU MÉCANISME DE SUPERVISION DES UAS  
AU BÉNÉFICE DES PETITS ÉTATS ET DES ÉTATS EN DÉVELOPPEMENT**

(Note présentée par le Guyana et appuyée par l'Argentine, la Bolivie [État plurinational de], le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

D'après les données statistiques, la technologie des systèmes d'aéronefs non habités/systèmes d'aéronef télépiloté (UAS/RPAS) connaît un essor prodigieux. Si cette croissance est appréciée et apporte de nombreux avantages à la société, les petits États et les États en développement présentent d'importantes lacunes dans ce domaine, qui engendrent un certain nombre de difficultés. La présente note de travail met au jour ces lacunes et ces difficultés dans l'écosystème mondial et national actuel des UAS/RPAS et propose des solutions viables pour y remédier.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) noter le contenu de la présente note de travail ;
- b) demander à l'OACI de continuer à fournir des éléments indicatifs aux petits États et aux États en développement, à renforcer leurs capacités et à leur apporter une assistance technique, notamment dans les domaines suivants :
  - 1) renforcement des capacités en matière de gestion des UAS ;
  - 2) capacité et compétences en matière de surveillance ;
  - 3) sûreté et technologie anti-UAS ;
  - 4) formation et perfectionnement.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 10019, <i>Manuel sur les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)</i> Cir 328, <i>Systèmes d'aéronef sans pilote (UAS)</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Nombre des utilisations civiles et commerciales qui peuvent être faites des systèmes d'aéronefs non habités (UAS, ou drones) ont transformé la protection civile, la livraison de biens, les activités commerciales ou encore les loisirs.

1.2 D'après les prévisions du rapport de Research and Markets sur le marché mondial des UAS pour 2020-2025, le taux composé de croissance annuelle (TCCA) de ce marché devrait atteindre les 13,27 %. Les données d'analyse et de prévision de marché témoignent également de l'essor de plusieurs fabricants de drones. En 2021, la valeur du marché mondial des UAS a été estimée à 27,4 milliards USD ; elle pourrait grimper à 58,4 milliards USD en 2026, soit un TCCA de 16,4 % entre 2021 et 2026 (Research and Markets, 2020).

1.3 Réparti en quatre grandes régions, à savoir l'Amérique du Nord, l'Europe, l'Asie-Pacifique et le reste du monde, le marché mondial des UAS a connu une forte croissance du fait des utilisations déterminantes qui sont faites des drones : inspection, arpentage, pédagogie, transport et logistique, épandage agricole, fins militaires et soins de santé, entre autres. En fonction de ces différentes applications, le marché est classé en grandes catégories : militaire, commerce, gouvernement et forces de l'ordre, et usage privé (Research and Markets, 2021).

1.4 Les autorités de l'aviation civile (AAC) renforcent leurs mécanismes de supervision réglementaire des aéronefs non habités. Certains pays commencent à bien connaître les UAS mais pour les petits États, il s'agit encore d'une question nouvelle pour laquelle les capacités en matière de réglementation sont en train d'être mises en place afin d'assurer une supervision efficace et effective sur les plans de la sécurité et de la sûreté, ainsi qu'une supervision économique.

1.5 Il convient de saluer le rôle de chef de file de l'OACI dans la prise en charge des questions liées aux UAS, notamment par l'intermédiaire du Groupe d'experts des systèmes d'aéronef télépiloté (RPASP), qui chapeaute la coordination et l'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI concernant les vols non habités. Par l'établissement de ces procédures et de ces éléments indicatifs, le Groupe d'experts entend favoriser la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'intégration des aéronefs télépilotés (RPA) dans l'espace aérien non réservé et aux aérodromes. Malgré ces efforts, cependant, le secteur des UAS en pleine croissance continue d'avoir une longueur d'avance sur les capacités de supervision des AAC.

1.6 L'expérience du Guyana montre que, en plus d'être la branche du secteur de l'aviation à la croissance la plus rapide, les UAS deviennent de plus en plus complexes sur le plan technique et appellent donc des compétences techniques. Dans la période allant de septembre 2017 à mai 2022, le nombre d'UAS dans le pays a augmenté de 176,51 %. Si cette expansion est appréciée pour les nombreux avantages qu'elle apporte, elle apporte aussi son lot de difficultés sur le plan de la sécurité, de la sûreté et de la vie privée. On a également signalé des incidents impliquant des drones aux abords d'installations aéroportuaires.

1.7 Au Guyana, les UAS sont principalement utilisés à des fins de surveillance de sûreté, de photographie/tournage aérien, d'inspections aériennes et de collecte d'images, d'agriculture (surveillance et inspection des récoltes/épandage), et de cartographie/photogrammétrie/arpentage aériens. Toutefois, c'est l'exploitation récréative qui représente encore aujourd'hui la part la plus importante des demandes d'exploitation d'UAS présentées à l'AAC nationale.

## 2. ANALYSE

2.1 Les capacités doivent être renforcées en continu, notamment dans les domaines suivants :

- a) renforcement des capacités en matière de gestion des véhicules aériens non habités (UAV) ;
- b) compétences en matière de surveillance ;
- c) aspects de sûreté ;
- d) législations applicables et cadre réglementaire ;
- e) formation et perfectionnement.

2.2 Les AAC doivent disposer d'un service d'UAS/RPAS/drones doté de ressources suffisantes et de capacités renforcées pour gérer l'essor rapide des UAS. En effet, avec des capacités limitées, il est plus difficile d'assurer une supervision réglementaire efficace et de mener des activités de surveillance et de supervision du secteur. Le renforcement des compétences techniques en interne est lui aussi entravé, créant un décalage entre l'instance de réglementation et les acteurs du secteur.

2.3 Si les mécanismes de surveillance et de supervision d'un État sont insuffisants, notamment en cas d'afflux important et d'emploi répandu de drones, les cas d'utilisation non autorisée de ces appareils peuvent augmenter, ce qui menace le système d'aviation civile et les infrastructures sensibles du pays sur les plans de la sécurité et de la sûreté. Ce problème s'est déjà posé dans des contextes où l'exploitation d'UAS ne faisait pas l'objet d'une surveillance adéquate.

2.4 À contrepied des nombreux avantages apportés, il existe un risque inhérent d'exploitation des UAS à des fins malveillantes ou criminelles. Parallèlement à l'augmentation du nombre d'UAS, le nombre d'activités non autorisées augmente lui aussi, aboutissant dans certains cas à de graves violations de sécurité dans un espace aérien contrôlé. Les actes non réglementés constituent une menace importante pour l'exploitation aux aéroports. Si les mesures d'atténuation en place ne permettent pas de détecter des menaces posées par un UAS et d'intervenir, la résilience des aéroports en matière de sûreté s'en trouve réduite.

2.5 Il faut des réglementations solides et des capacités suffisantes dans les AAC pour les mettre en œuvre. Les AAC doivent trouver des ressources supplémentaires pour assurer une bonne supervision de l'exploitation des UAS alors qu'il leur faut déjà satisfaire d'autres besoins de financement, notamment en ce qui concerne les activités régulières de supervision réglementaire. C'est un véritable défi pour les petits États.

2.6 La formation et le perfectionnement sont essentiels pour disposer de mécanismes de supervision efficaces. La formation renforce les capacités et les compétences et améliore ainsi la productivité et les performances des membres du corps d'inspection d'un AAC lorsqu'ils s'acquittent de leurs obligations et de leurs responsabilités de supervision. Étant donné le rythme auquel croît ce secteur, il convient de donner au personnel des AAC des formations sur les tendances, les politiques et les dernières évolutions en matière d'UAS afin qu'il soit en mesure de suivre la croissance du secteur.

### 3. CONCLUSION

3.1 La présente note de travail s’inspire de l’expérience de petits États et d’États en développement dans le domaine des UAS et appelle l’OACI à reconnaître ces difficultés, qui touchent peut-être aussi les nations développées. Il importe que l’OACI prenne les mesures qui s’imposent pour aider les petits États et les États en développement à combler l’écart entre le secteur des UAS en plein essor et les capacités de supervision des AAC.

— FIN —