GROUPE DE RECHERCHE
ET D'INFORMATION
SUR LA PAIX ET LA SÉCURITÉ

467 chaussée de Louvain
B – 1030 Bruxelles
Tél. : +32 (0)2 241 84 20
Courriel : admi@grip.org
Internet : www.grip.org
Twitter : @grip_org
Facebook : GRIP.1979

Le Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité (GRIP) est un centre de recherche indépendant fondé à Bruxelles en 1979.

Composé de vingt membres permanents et d'un vaste réseau de chercheurs associés, en Belgique et à l'étranger, le GRIP dispose d'une expertise reconnue sur les questions d'armement et de désarmement (production, législation, contrôle des transferts, non-prolifération), la prévention et la gestion des conflits (en particulier sur le continent africain), l'intégration européenne en matière de défense et de sécurité, et les enjeux stratégiques asiatiques.

En tant qu'éditeur, ses nombreuses publications renforcent cette démarche de diffusion de l'information. En 1990, le GRIP a été désigné « Messager de la Paix » par le Secrétaire général de l'ONU, Javier Pérez de Cuéllar, en reconnaissance de « Sa contribution précieuse à l'action menée en faveur de la paix ».

Le GRIP bénéficie du soutien du Service de l'Éducation permanente de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

NOTE D'ANALYSE – 5 septembre 2018

LAVALLÉE Chantal, *Les drones : un nouveau champ d'action pour l'Union européenne,* Note d'Analyse du GRIP, 5 septembre 2018, Bruxelles.

http://www.grip.org/fr/node/2789

NOTE D'ANALYSE

Les drones : un nouveau champ d'action pour l'Union européenne

Par **Chantal Lavallée**

5 septembre 2018

Résumé

L'« *ère des drones* » représente un défi de taille pour les autorités aériennes civiles nationales. Le secteur des drones civils a en effet connu un essor fulgurant ces dernières années. La commercialisation de ces appareils à grande échelle, accompagnée du développement continu de multiples applications, a permis d'accroître de façon exponentielle le nombre de ces plateformes et de diversifier leurs usages (récréatifs, commerciaux et professionnels). Leur intégration dans l'espace aérien soulève donc plusieurs enjeux (sécurité, sûreté, vie privée, responsabilité, protection de l'environnement) qui nécessitent un cadre réglementaire adapté.

Abstract

Drones: a new scope of action for the European Union

The "UAV era" represents a major challenge for national civil aviation authorities. The civil UAV sector has indeed experienced a rapid growth in recent years. The large-scale commercialization of these devices, accompanied by the continuous development of multiple applications, has made it possible to exponentially increase the number of these platforms and diversify their uses (recreational, commercial and professional). Their integration into the airspace therefore raises several issues (safety, security, privacy, responsibility, environmental protection) that require an appropriate regulatory framework.

Introduction

L'« *ère des drones*[1]» représente un défi de taille pour les autorités aériennes civiles nationales. Le secteur des drones civils a en effet connu un essor fulgurant ces dernières années. La commercialisation de ces appareils à grande échelle, accompagnée du développement continu de multiples applications, a permis d'accroître de façon exponentielle le nombre de ces plateformes et de diversifier leurs usages (récréatifs, commerciaux et professionnels). L'aviation civile doit ainsi s'adapter à l'arrivée massive de ces systèmes d'aéronefs sans équipage à bord qui bousculent plusieurs des paramètres traditionnels. De dimensions et de poids variables, ils sont télépilotés, c'est-à-dire sans pilote à bord mais commandés à distance, ou autonomes. Ils peuvent transporter des marchandises (livraison de lettres et colis, de médicaments, par exemple) et éventuellement des passagers (drone taxi). Ils peuvent être munis de divers équipements comme des caméras pour la prise d'images, de sons et de photos. Leur intégration dans l'espace aérien soulève donc plusieurs enjeux (sécurité, sûreté, vie privée, responsabilité, protection de l'environnement) qui nécessitent un cadre réglementaire adapté.

En Europe, la dimension transfrontalière, tant de l'industrie que de l'usage des drones, a rapidement mis en lumière les disparités entre les réglementations nationales (du moins quand elles existent). Dans le cadre de la « *Stratégie de l'aviation* »[2], la Commission européenne (ci-après, la Commission) a encouragé une action concertée à l'échelle communautaire. Elle a proposé en décembre 2015 un nouveau cadre légal pour l'aviation civile qui doit permettre l'établissement d'une réglementation pour les drones, notamment grâce à l'élargissement des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)[3]. À l'issue des négociations entre la Commission, le Parlement européen et le Conseil, un compromis politique a été trouvé à la fin de l'année 2017 sur la proposition d'une nouvelle réglementation[4]. Le Parlement européen a officiellement adopté le texte le 12 juin[5], suivi par le Conseil, le 26 juin 2018[6]. Entré en vigueur le 11 septembre 2018, le Règlement 2018/1139[7] sur

1. The Economist, « Welcome to the Drone Age », *The Economist*, 26 septembre 2015; *The Time*, "The Drone Age", Time Special Report, June 2018.
2. Commission européenne, « Une stratégie de l'aviation pour l'Europe », COM(2015) 598 final, Bruxelles, 7 décembre 2015.
3. Commission européenne, « Proposition de règlement concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil », COM(2015) 613 final, Bruxelles, 7 décembre 2015.
4. Conseil de l'Union européenne, « Le Conseil approuve des règles actualisées en matière de sécurité aérienne et de nouvelles règles sur les drones », *Communiqué de Presse*, 22 décembre 2017.
5. Parlement européen, « Les règles européennes pour la sécurité des drones adoptées en plénière », *Communiqué de Presse*, 12 juin 2018.
6. Conseil de l'Union européenne, « Ensuring aviation safety and safe use of drones: Council signs off on EASA reform », *Communiqué de Presse*, 405/18, 26 June 2018.

les règles communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile permet désormais à l'Union européenne (UE) de réglementer tous les drones. Une étape clé qui marque l'arrivée de l'UE dans un nouveau champ d'action.

À la lumière des récents développements, ce décryptage examine le processus politique menant à ce nouveau règlement ainsi que la démarche et les initiatives de l'UE en faveur d'un cadre européen pour les drones. D'abord, il souligne les bases légales existantes et le contexte dans lequel les institutions de l'UE commencent à s'intéresser à ce secteur et à son potentiel. Ensuite, il cerne les différentes initiatives et leur portée. Enfin, il discute des enjeux et des défis auxquels fait face l'UE dans l'élaboration d'une nouvelle politique pour préparer l'Europe à l'ère des drones.

Potentiel et risques associés aux drones

Selon les dispositions du Règlement (CE) 216/2008 (« *Réglementation de base* »), la réglementation relative à l'usage des drones de moins de 150 kg, soit la majorité des drones civils, relève de la compétence des États membres de l'UE alors que ceux plus lourds relèvent de l'autorité de l'UE sous l'égide de l'AESA[8]. Toutefois, la commercialisation et l'innovation affectant les drones les plus légers ont conduit la Commission européenne à se pencher sur leur potentiel technologique et économique. Elle justifie une action européenne au nom de la création d'emplois et d'une potentielle croissance économique. La Commission estime qu'environ « *150 000 nouveaux emplois [seront créés] d'ici à 2050, sans compter ceux produits par les services liés aux exploitants* »[9]. Pour la Commission, les multiples applications des drones sont en effet porteuses de nouveaux services et produits qui sont susceptibles d'avoir un effet similaire à l'arrivée de l'Internet[10]. Quant à l'ampleur exacte du marché potentiel, certains prévoient plus de 5 milliards d'euros par année pour le marché des drones civils en Europe et les services qui en découleront d'ici 2035[11]. La Commission reste par contre prudente, car elle s'inquiète des conséquences négatives sur

7. UE, « Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) no 2111/2005, (CE) no 1008/2008, (UE) no 996/2010, (UE) no 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) no 552/2004 et (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil, *Journal officiel de l'UE*, 22 août 2018.

8. UE, « Règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et et la directive 2004/36/CE", *Journal official de l'UE*, 19 mars 2008.

9. Commission européenne, « Une nouvelle ère de l'aviation. Ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation civile de systèmes d'aéronefs télépilotés, d'une manière sûre et durable », COM(2014) 207 final, Bruxelles, 8 avril 2014, p. 4.

10. *Ibid*, p. 3.

11. SESAR JU, « European Drones Outlook Study. Unlocking the Value for Europe », novembre 2016, p. 3.

l'expansion du marché des drones d'un système de réglementation fragmenté entre États membres, voire de l'absence de réglementation dans près de la moitié des pays. Ceci sans parler d'un cadre légal divisé entre les États membres et l'UE sur la base du poids des drones ; une caractéristique jugée arbitraire par la Commission qui propose une réévaluation et la révision de la réglementation de base dans le domaine de l'aviation civile[12].

La Commission s'appuie sur une série de consultations[13], menée de 2009 à 2012, pour cerner les enjeux, le potentiel, mais aussi les risques liés à l'émergence des drones civils afin d'évaluer sa possible contribution dans ce secteur. Les experts consultés ont rapidement identifié des enjeux sociétaux liés à l'usage répandu des drones civils tels que : la sécurité, la sûreté, l'atteinte à la vie privée, la question de la responsabilité et de l'assurance en cas de dommages, voire de blessures, et de la protection de l'environnement (surtout liée au niveau de décibels). Tôt dans le processus de consultation, l'acceptation du public s'impose comme un préalable à l'insertion des drones dans l'espace aérien européen. Puis, pour guider plus concrètement la Commission dans les actions à entreprendre, un groupe de pilotage (*European RPAS Steering Group*) est établi. Il est formé de représentants des États membres et de l'industrie ainsi que d'experts du domaine qui soumettent une feuille de route en juin 2013[14]. Sur la base des recommandations reçues, la Commission propose en décembre 2015, dans le cadre de la nouvelle « *Stratégie de l'aviation* », un transfert de compétence avec notamment l'élargissement du mandat pour l'AESA. L'agence doit pouvoir identifier des règles détaillées de sécurité adaptées à l'usage de tous les drones.

En parallèle des négociations sur la révision du règlement de base, de la conférence de Riga en 2015 à celle de Helsinki[15] en 2017, des représentants des États membres, des institutions et agences européennes, de l'industrie, des experts et des utilisateurs, se rencontrent chaque année. Ils discutent des enjeux liés à l'intégration des drones dans l'espace aérien, des besoins et des principes devant guider l'élaboration d'un cadre européen.

Les initiatives pour un cadre européen des drones

Afin de créer un cadre politique européen pour les drones, trois initiatives clés prennent forment. Elles sont voulues comme étant complémentaires, car

12. Commission européenne, « Une nouvelle ère de l'aviation… », op.cit., p. 6.

13. Commission européenne, « Hearing on Light Unmanned Aircraft Systems », Bruxelles, 8 octobre 2009 ; « Conclusions of the First European High-level Conference on Unmanned Aircraft Systems », Bruxelles, 1er juillet 2010 ; « Towards a European Strategy for the Development of Civil Applications of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) », SWD (2012) 259 final, Bruxelles, 4 septembre 2012.

14. European RPAS Steering Group, *Roadmap for the integration of civil Remotely-Piloted Aircraft Systems into the European Aviation System*, Rapport final, juin 2013.

15. Commission européenne, *Riga Declaration*, 6 mars 2015; *Warsaw Declaration*, 24 novembre 2016; *Drones Helsinki Declaration*, 22 novembre 2017.

interdépendantes. A présent que le cadre légal général dans le domaine de l'aviation civile, attribuant les compétences nécessaires pour une action à l'échelle de l'UE dans le secteur des drones, est en vigueur, il s'agit 1) d'identifier des règles claires pour la fabrication, la commercialisation et l'utilisation des drones ce qui est essentiel pour 2) permettre la création d'un marché européen des drones, et 3) soutenir la recherche et le développement dans ce secteur de pointe.

Un cadre légal pour l'insertion des drones dans l'espace aérien européen

Le but principal de la Commission pour préparer l'UE à l'arrivée massive des drones dans la vie quotidienne des citoyens est de faciliter leur insertion dans l'espace aérien européen avec des règles adaptées et communes en Europe. Il importe ici de souligner l'une des initiatives majeures de la Commission, adoptée en 2004, soit la réglementation sur la création du Ciel unique européen. Elle a permis de transférer à l'UE la gestion du trafic aérien et de changer les paramètres classiques où l'État était seul souverain et responsable de l'espace aérien au-dessus de son territoire[16]. Dans la perspective de l'intégration économique et politique, et à l'instar de l'Espace Schengen, l'objectif ambitieux de la Commission avec le Ciel unique européen a été de supprimer les frontières aériennes[17]. Une initiative qui change la façon de concevoir la gestion de l'espace aérien même si la mise en œuvre reste encore difficile.

Dans cette optique, la proposition de la Commission pour un « *nouveau Règlement de base*[18] » qui aboutit à l'adoption du Règlement 2018/1139 marque aussi un tournant. Il instaure un cadre réglementaire européen dont les dispositions sont élaborées par l'AESA (qui voit son rôle renforcé), mais dont la mise en œuvre incombe aux États membres. Maintenant que le transfert de compétence a officiellement été approuvé, la première réglementation spécifique pour les drones qui sera proposée par la Commission, sur la base des règles développées par l'AESA[19], concernera tous les drones, sans égard au poids, et sera basée sur une approche liée aux risques potentiels.

Pour assurer la gestion sécuritaire du trafic aérien des drones surtout en milieu urbain, il a été proposé de créer l'« *U-Space* ». Ce projet, en cours d'élaboration, vise principalement à contrôler et à assurer la sécurité des trajectoires utilisées par les drones dans l'espace aérien de moins de 150 mètres d'altitude,

16. UE, « Règlement (CE) No 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen », *Journal officiel de l'Union européenne*, 31 mars 2004, L 96/1-L96/8

17. *Ibid.*, p. 5.

18. Commission européenne, « Proposition de règlement concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 », *op.cit*.

19. AESA, Opinion No 01/2018, Introduction of a regulatory framework for the operation of unmanned aircraft systems in the 'open' and 'specific' categories, février 2018..

notamment avec un système d'enregistrement, d'identification électronique et de géorepérage[20].

Marché unique

L'essor des drones est présenté par la Commission européenne, sur la base d'une série de consultations auprès des acteurs du secteur, comme un vecteur de croissance économique et de création d'emplois. La stratégie relative aux drones, présentée en avril 2014, dans la Communication *Ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation civile de systèmes d'aéronefs télépilotés*[21] a donc l'ambition d'établir un marché unique des drones. Ce marché sera notamment stimulé par l'émergence d'une nouvelle gamme de services, dont la livraison à domicile en tout genre (marchandises, poste, nourriture), un nouveau label « *CE* » pour les drones vendus en Europe du moins pour ceux représentant un risque faible (catégorie ouverte sans autorisation ni certification additionnelle) et l'appui des programmes Horizon 2020 et COSME pour soutenir les PME.

Recherche

La Commission européenne finance des projets de recherche liés aux drones depuis le début des années 2000 dans le cadre des programmes-cadres pluriannuels[22]. Toutefois, avec le programme Horizon 2020, un soutien financier à SESAR-JU, la plateforme technologique du Ciel unique européen, d'environ 44 millions d'euros est spécialement dédié à la recherche pour l'insertion des drones civils dans l'espace aérien européen[23]. En outre, des projets spécifiques doivent contribuer à l'établissement de l'U-Space, comme le dernier appel à propositions pour le développement de démonstrateurs. Ceux-ci s'ajouteront au futur réseau européen de démonstrateurs qui est perçu par plusieurs utilisateurs de drones comme étant essentiel à l'échange des « *bonnes pratiques* » pour leur usage sécuritaire[24]. De même plusieurs technologies utilisées restent à perfectionner comme celles qui permettent à un drone d'en détecter un autre pour l'éviter ou celles de commande et de contrôle[25].

Enjeux et défis d'une politique européenne des drones

L'action de l'UE dans ce nouveau domaine d'activité demande un travail de vulgarisation auprès des citoyens européens. En fait, le terme « *drones* » renvoie à différents types de systèmes longtemps associés au domaine militaire et donc à

---

20. SESAR-JU, *U-Space Blueprint*, 9 juin 2017; European ATM Master Plan: Roadmap for the safe integration of drones into all classes of airspace, mars 2018.

21. Commission européenne, « Une nouvelle ère de l'aviation. Ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation civile de systèmes d'aéronefs télépilotés, d'une manière sûre et durable », *op.cit*.

22. Une liste des différents projets est disponible sur la page Cordis.

23. Commission européenne, « The EU Drone Policy », *Fact Sheet*, 29 novembre 2016.

24. SESAR-JU, « SESAR launches call to establish U-space demonstrators across Europe », 31 janvier 2018.

25. Commission européenne, « Une nouvelle ère de l'aviation… », *op.cit*., p. 8.

l'armement. Le drone reste un système qui a un potentiel à double usage selon l'équipement dont il est doté et l'usage qui en est fait[26]. En conséquence, le mot n'est pas neutre et porte une charge symbolique importante. La Commission a multiplié ses efforts de clarification dans ses communications[27] sur le type de drone visé par les initiatives européennes et sur ce qu'est un drone civil, mais l'appellation « *drone* » demeure floue. Les drones d'abord développés et utilisés par les militaires ont marqué l'imaginaire populaire au cinéma comme dans la littérature universitaire. Les drones armés dominent toujours les analyses académiques qui portent essentiellement sur les enjeux éthiques, légaux, politiques et géopolitiques de l'usage des drones dans la lutte au terrorisme[28]. La large commercialisation des drones civils a certainement transformé leur utilisation, et a également multiplié le nombre et le type d'usagers tout en modifiant la perception populaire du drone et de son potentiel. Néanmoins, les discours sur le « *bon drone* » suscitent eux aussi des analyses critiques sur la nature et la portée d'un usage accru des drones[29].

Les perceptions changent cependant à partir du moment où de plus en plus de personnes possèdent un, voire plusieurs drones pour différents usages. En fait, comme mentionné précédemment, le concept de « *drone* » recouvre une très grande diversité d'appareils allant des mini-drones aux gros drones, des drones civils à des fins professionnelles, commerciales ou récréatives, télépilotés ou autonomes, aux drones militaires, armés ou non armés. A cet égard, si la Commission a longtemps privilégié l'appellation « systèmes d'aéronef télépiloté » (*Remotely Piloted Aircraft Systems*, RPAS) pour assurer qu'un pilote soit responsable même à distance, le Règlement 2018/1139 réfère aux « aéronefs sans équipage à bord » avec la possibilité qu'un système soit exploité de manière autonome.

En outre, les drones demeurent une technologie en évolution, qui poursuit son développement vers une gamme impressionnante de nouvelles applications. Les experts commencent à avoir une bonne idée de son potentiel, mais leur association et appui à d'autres technologies (positionnement et télécommunication) ouvre de nombreuses possibilités. Le défi pour les institutions européennes est donc de concilier les enjeux d'une technologie qui évolue très rapidement et un processus politique lent en raison des contraintes institutionnelles, légales et politiques de l'UE. Il est aussi d'anticiper à quoi

26. Alexandre Celse, « Les drones récréatifs et leur classement en bien à double usage », *Décryptage d'OSINTPOL*, 10 novembre 2015.

27. Commission européenne, « Remotely Piloted Aviation Systems (RPAS) – Frequently Asked Questions », *Memo*, Bruxelles, 8 avril 2014.

28. Peter Bergen et Daniel Rothenberg (dir.), *Drone wars, Transforming conflict, Law, and Policy*, New York, Cambridge Press, 2015; Boyle, Michael J., « The legal and ethical implications of drone warfare », *The International Journal of Human Rights*, 19(2) 2015, 105–126; Caroline Holmqvist, « Undoing War: War Ontologies and the Materiality of Drone Warfare », *Millennium – Journal of International Studies*, 41 (3) 2013, 535–552.

29. Sandvik, Kristin Bergtora and Maria Gabrielsen Jumbert (eds) (2017) *The Good Drone,* London: Routledge.

pourra ressembler l'activité aérienne dans le ciel de demain pour identifier les paramètres à mettre en place, par exemple le seuil des décibels acceptable. Selon certains, d'ici 2050, ce sont près de 7 millions de drones de loisir et environ 400 000 drones commerciaux et d'État qui sont prévus dans le ciel européen[30].

En effet, la communauté des drones est hétérogène. Elle inclut les autorités nationales, régionales (Eurocontrol, l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile) et internationales (OACI) ; les divers utilisateurs des amateurs, agriculteurs, cinéastes, aux compagnies de chemin de fer ou encore les municipalités qui anticipent l'arrivée des drones en milieu urbain, voire les intègrent dans le concept de villes intelligentes (« *smart city* »). Elle comprend également de grandes entreprises aéronautiques qui produisent surtout de gros drones, des PME ainsi que des *start-up*spécialisées dans les plus petits drones et les services qui en découlent. Dès lors, le défi des institutions européennes est également d'essayer de répondre aux différents besoins et attentes. La consultation de tous les acteurs dans l'identification et l'harmonisation des règles s'impose, reste le défi de la sélection des normes adéquates.

Une nouvelle politique exige aussi une cohérence et une coordination d'ensemble. À cet égard, la Commission a, depuis un certain temps, encouragé l'étude des « *synergiespossibles dans le développement d'applications à double usage […] comme, par exemple, celles qui soutiennent l'intégration de systèmes RPAS civils dans le système aéronautique européen, dans le cadre de l'entreprise commune SESAR*[31]. » Par ailleurs, le *Plan d'action européen de la défense* encourage explicitement les synergies civil-militaires à l'égard du Ciel unique européen et plus particulièrement l'utilisation des drones[32]. Les premiers appels à projets du volet recherche du Fonds européen de défense, lancé en juin 2017, portent sur des systèmes inhabités[33]. L'Agence européenne de défense (AED) poursuit aussi depuis plusieurs années des activités liées aux drones, au drone de Moyenne Altitude Longue Endurance (MALE), mais plus spécifiquement à l'intégration des drones certifiés dans l'espace aérien européen. Le Conseil européen a ainsi encouragé, à de multiples reprises, l'AED et la Commission à coopérer et à coordonner leurs actions afin de stimuler les synergies civil-militaires dans l'insertion des drones dans l'espace aérien[34]. La Déclaration de Helsinki suggère aux acteurs de sécurité et de défense à collaborer sur des

30. SESAR JU, « European Drones Outlook Study… », p. 4.

31. Commission européenne, « Vers un secteur de la défense et de la sécurité plus compétitif et plus efficace », *COM(2013) 542 final*, Bruxelles, 24 juillet 2013, p. 12.

32. Commission européenne, « Plan d'action européen de la défense », *op. cit.*, p. 21.

33 Commission européenne, « Un Fonds européen de la défense : 5,5 milliards d'euros par an pour stimuler les capacités de défense européennes », *Communiqué de presse*, 7 juin 2017.

34 Chantal Lavallée et Océane Zubeldia, « Un espace européen des drones », *Note de Recherche*, n° 52, 7 mars 2018, IRSEM.

enjeux communs tels que la cyber-sécurité[35]. En outre, le préambule du Règlement 2018/1139 invite l'AESA à consulter l'AED sur les aspects militaires.

Conclusion

En somme, « *l'ère des drones* » qui s'amorce soulève plusieurs questions liées à leur utilisation, concernant la sécurité, la protection des données personnelles et la responsabilité. Elle ouvre également de nombreuses opportunités dans une foule de domaines civils, convaincant l'UE de la nécessité de préparer et de valoriser le potentiel offert par l'insertion des drones dans l'espace aérien européen. Tout le défi des Etats membres, institutions et agences de l'UE engagés dans l'élaboration d'un nouveau cadre européen pour les drones réside donc dans la recherche d'un équilibre entre le contrôle des drones avec une réglementation suffisamment détaillée et la promotion d'un secteur de pointe en pleine expansion. L'action croissante de l'UE dans le secteur des drones reste un champ d'action en friche qui comporte sa part d'inconnu, de risques et de potentialités.

***

L'auteure

Chantal Lavallée, chercheure associée au GRIP, est titulaire d'un doctorat en science politique de l'Université du Québec à Montréal (UQAM, Canada), ainsi qu'à plusieurs autres instituts de recherche (Institute for European Studies à la Vrije Universiteit Brussel, Jean Monnet Centre de l'Université de Montréal, Université McGill, Osintpol (Canada). Ses intérêts de recherche portent sur la sécurité et la défense européenne, plus particulièrement sur la contribution de la Commission européenne.

35 Commission européenne, « Drone Helsink Declaration… », *op. cit*.