

**TOUS LES
VENDREDIS**

Aujourd'hui en France

leparisien.fr

MAGAZINE

**ÉGALITÉ DES SEXES
ON S'EST INVITÉ
DANS UNE CLASSE
DE MATERNELLE**

UTAH - COMMISSION PARITAIRE N° 030620333

DISPONIBLE EN FRANCE MÉTROPOLE

VENDREDI 21 FÉVRIER 2014 - SUPPLÉMENT À AUJOURD'HUI EN FRANCE ÎLLES DE FRANCE - NE PEUT ÊTRE VENDU SÉPARÉMENT

**Images télé, secourisme,
surveillance...**

Les drones débarquent

**MARION COTILLARD DOUBLE «TERRE DES OURS»
SA VOIX VAUT DE L'OR**





ON VOIT DES DRONES PARTOUT!

La France est la première à avoir ouvert, en 2012, son espace aérien à ces appareils volants télécommandés. Depuis, **les usages civils se multiplient et notre pays est à la pointe.**

PAR JEAN-PHILIPPE LOUIS, AVEC FLORENCE HEIMBURGER, TANNEGUY DE KERPOISSON ET ALEXIE VALOIS



P our un pays qui s'est longtemps vanté de son savoir-faire dans l'aéronautique, l'af-front aurait été trop important. Laisser le développement du drone militaire aux Etats-Unis et à Israël, passe encore, mais le marché civil se devait d'être made in France ! C'est chose faite. Machines volantes pilotées à distance, les drones – « faux bourdon » en anglais – font aujourd'hui travailler 400 entreprises dans l'Hexagone, constructeurs et opérateurs confondus. Record mondial ! Nous sommes le premier pays à avoir réglementé, et donc permis, leur usage. Alors que l'espace aérien de l'Oncle Sam ne devait être ouvert qu'en 2015, celui de la France l'est depuis le 11 avril 2012, date d'un arrêté du ministre de l'Ecologie et des Transports. Le ciel est donc dégagé pour les drones tricolores, et ils peuvent rendre de nombreux services.

Le 20 juin 2013, la chaîne d'information BFMTV en a envoyé un pour filmer Lourdes et le Sud-Ouest inondés. Une première pour un média d'actualité en France. Yann Arthus-Bertrand, spécialiste de l'image vue du ciel, s'est converti aux drones dans son reportage *Méditerranée, notre mer à tous*, diffusé sur France 2 le 6 février dernier. Le réalisateur Frédéric Fougea s'en est servi, lui, pour son documentaire sur la France *Le Plus Beau Pays du monde*, diffusé en décembre 2013, toujours sur France 2 : « Grâce à ces appareils, nous avons réussi à réaliser des centaines de plans impossibles à tourner jusque-là. Pour filmer des animaux, par exemple. Une bête ne se méfie pas d'un objet volant relativement silencieux » (voir page 48). Le drone a surtout l'avantage d'être économique. Comptez entre 2000 et 3000 euros par jour pour un drone et ses opérateurs, l'équivalent d'une seule heure d'hélicoptère. « A ce prix-là, il n'y a pas photo ! ajoute Frédéric Fougea. Je vais m'en réserver pour *Le Plus Beau Pays du monde numéro 2*. » Et il n'est pas seul. Aujourd'hui, les dix écoles spécialisées en France qui forment les pilotes de drones voient arriver des ●●●

ils filment des images inédites

Le premier atout ? Equipé d'une caméra, un drone produit de belles images, étonnantes ou spectaculaires.

En 2012, dans l'Aveyron, c'est un drone qui a contrôlé l'état des structures du viaduc de Millau.

Un dossier à retrouver sur France Info

ce vendredi dans le 13h – 14h de Bernard Thomasson

avec **FRANCE INFO** **FRANCE 2** **FRANCE 5**
MAGAZINE MAGAZINE



Vivons bien informés.

PHOTO : J. L. CHAVAT / SYGMA / CONTRASTO

Sport



Le 30 novembre 2013 à Grenoble, Fabrice Landreau, le directeur sportif du club de rugby, utilise un drone pour apporter le ballon du match et transmettre ses consignes.



« Journalistes et des cinéastes parmi leurs élèves. C'est à la demande de sa chaîne qu'un journaliste de France 5 est venu apprendre à piloter un drone en cinq jours, raconte Philippe Michel, responsable d'une formation près de Rennes. Que cela soit pour filmer des châteaux dans "Secrets d'histoire" ou les épreuves des JO d'hiver à Sochi, ils sont de plus en plus utilisés pour la télévision. » Plus surprenant encore, des sociétés, comme Axis Drone, réalisent des photographies aériennes de villas sur la Côte d'Azur pour aider les agences immobilières à vendre.

Mais ces avions sans pilote intéressent aussi les sportifs. Pour assurer le spectacle, d'abord le 30 novembre dernier, le ballon du match de rugby Grenoble-Toulouse est arrivé sur la pelouse par les airs. Mais pas seulement. Le club de Grenoble expérimente en ce moment un aéronef qui survole le terrain pour communiquer aux joueurs les consignes de leur entraîneur avec un haut-parleur. « Grâce à la caméra, on peut aussi étudier le positionnement de chaque joueur, ajoute Fabrice Landreau, le directeur sportif du club. On a une vue aérienne avec une très haute définition pour suivre les différentes lignes de jeu. »

ils renseignent les agriculteurs

Dans l'agriculture aussi, les applications font souvent. Les apiculteurs landais utilisent l'engin pour chasser le frelon asiatique en injectant de l'insecticide dans les nids, haut perchés. En Gironde, le Vitronde étudie la vigueur des vignes. La société parisienne Redbird travaille de son côté sur l'épandage de précision dans l'agriculture (lire aussi page 63).



Sécurité civile

“ Ce modèle prend des photos pour délimiter le contour du feu ”

Jean-Pierre Lespiaucq, pompier, commandant au Service départemental d'incendie et de secours des Landes

Ils dressent le bilan thermique des immeubles

Mi-décembre, un drone à huit branches a survolé les centres-villes de Château-Gaillard et d'Ambérieu-en-Bugey, dans l'Ain. L'engin de 1,20 mètre d'envergure, propulsé par huit moteurs électriques, embarquait une caméra thermique. L'opération visait à contrôler 220 habitations, écoles, mairies ou encore salles des fêtes pour déceler les déperditions de chaleur. Gaz réacteur distribution France Rhône-Alpes - Bourgogne (GRDF) a financé le projet pour sensibiliser les habitants aux économies d'énergie. « Un drone et des thermogrammes marquent davantage les esprits qu'un mailing dans les boîtes aux lettres », assure Eric Bernard, chef des ventes marché grand public chez GRDF Rhône-Alpes - Bourgogne. Le drone s'est approché jusqu'à deux mètres des maisons. Sa caméra thermique a restitué en temps réel les images des toitures et des façades, colorisées en jaune, orange, rose et violet. « Plus c'est clair, plus c'est chaud, et donc moins isolé », explique Philippe Gourdain, 37 ans, géant fondateur de l'entreprise lyonnaise Studio Fly, partie prenante de l'expérience.

La thermographie est ainsi l'une des pistes de développement de l'activité. Exemple encore à Fos-sur-Mer, dans les Bouches-du-Rhône, où l'état des hauts-fourneaux d'ArcelorMittal a été scruté par l'Octocopter de StudioFly. Des installations électriques importantes, comme les centrales photovoltaïques de la société parisienne Akuo Energy, profitent de ce type de diagnostic pour déceler leurs

Le commandant Lespiaucq est informé en temps réel de l'avancée d'un incendie grâce à ce Fly n-Sense.



Energie

Philippe Gourdain, gérant de StudioFly, avec son Octocopter, capable de faire le bilan thermique de villages entiers.

défauts de connexion. L'intervention *in situ* de thermiciens et d'électriciens complète les informations relevées par ces brouillons de métal, qui peuvent aussi contrôler l'état des infrastructures comme le drone de l'entreprise Diades l'a fait pour le viaduc de Millau, en 2012.

Ils aident les pompiers face au feu

Autre marché, même engouement : la sécurité des personnes. Depuis 2011, le Service départemental d'incendie et de secours des Landes (le Sdis 40), basé à Mont-de-Marsan, utilise deux prototypes fournis par la société Fly-n-Sense, implantée à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Légers - deux kilos - et donc facilement transportables, avec une autonomie de quinze minutes, les appareils sont pourvus de deux caméras, dont l'une, thermique, est utilisée la nuit ou lorsqu'il y a trop de fumée. Leur rôle ? Guider le travail des pompiers au sol. « La caméra prend des photos geo-référencées afin de délimiter le contour du feu, détaille le commandant Jean-Pierre Lespiaucq, chef du Groupement sécurité analyses prospectives du Sdis 40. Les images sont retransmises en direct sur les ordinateurs du véhicule du poste de commandement, et le contour de l'incendie apparaît immédiatement sur une cartographie opérationnelle numérique. Ce dispositif nous permet de définir la meilleure stratégie pour combattre le feu. » Le Sdis 40 réfléchit déjà à d'autres utilisations de l'engin, comme le survol de zones inondées ou encore le repérage de pollution grâce à des capteurs chimiques embarqués. Le marché du drone civil se développe et se...

PHOTOS: M. BERNARD/STUDIOFLY, M. BERNARD/STUDIOFLY



“ Chez nous, on peut tester les drones civils ”

Gosia Petaux, secrétaire générale du pôle de Bordeaux Technowest

En France, quand il s'agit de drone, c'est l'Alsacien qui occupe le devant de la scène. Dès 2010, le conseil régional, aidé du groupe Thalès, a lancé le cluster Aetos, un groupement d'entreprises dédiées à ces appareils. Aujourd'hui, quatre des dix acteurs majeurs de l'aéronautique, du spatial et de la défense - Thalès, Dassault, Safran, EADS - et plus de la moitié des PME françaises innovantes dans ce domaine y sont installées.

La première zone européenne d'essais en vol pour les applications civiles des drones a été créée en 2012 sur le camp militaire de Souge, à 10 kilomètres de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Baptisée Cesa drone (Centre d'essais et de services dédiés aux systèmes autonomes), cette structure est née de la collaboration entre le technopôle de Bordeaux Technowest - cellule orientée aéronautique spatial défense et basée à Mérignac -, la Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest et l'armée de terre. « Sur ce terrain de 2800 hectares, les utilisateurs peuvent réaliser des essais en vol jusqu'à 600 mètres d'altitude, en toute conformité avec la législation », selon Gosia Petaux, secrétaire générale de Bordeaux Technowest.

Une deuxième zone d'essais similaire a vu le jour en 2014 à Herblay, dans les Landes, et une troisième pourrait être créée avant la fin de l'année dans le Médoc, offrant la possibilité d'effectuer des tests au-dessus de l'océan. Enfin, Bordeaux accueille depuis 2010 le premier salon européen dédié aux drones, le UAV Show Europe (Unmanned Aerial Vehicle, en français véhicule aérien sans pilote), dont la troisième édition, les 9, 10 et 11 septembre prochains, réunira 2000 professionnels. Un événement organisé sous la houlette de Bordeaux Technowest. Florence Heimburger

Transports



Dans Le Plus Beau Pays du monde, Frédéric Fougeas a pu filmer les animaux sans les effrayer grâce à un drone.



Nicolas Pollet est chef de projet de la mission drone à la SNCF, qui compte utiliser ces machines pour surveiller ses installations.

« professionnalise, » mais il est encore embryonnaire, insiste Emmanuel de Maistre, président de la Fédération professionnelle du drone civil et fondateur de la société Redbird. Il manque encore des commandes de grande échelle. Le salut pourrait provenir des groupes comme ErDF ou la SNCF.

ils surveillent le réseau de la SNCF

Cette dernière s'est offert un aéronef Hélicoptère à 60 000 euros afin d'étudier une nouvelle manière de surveiller les installations ferroviaires. « On a besoin d'expérimenter. Cette solution n'est pas définitive », prévient Nicolas Pollet, responsable de la problématique drone au sein de la SNCF. Si la compagnie reste prudente, c'est d'abord pour des raisons techniques. Les capteurs embarqués par les drones manquent encore de précision. Et il est aussi question de négociations. Encore trop cher, le drone ? « Les opérateurs ne savent pas encore adapter leurs coûts parce qu'ils cherchent des clients », estime Nicolas Pollet. Mais, plus les opérateurs auront de contrats, plus ils amortiront leurs coûts, et les prix baisseront.

Ils pourraient générer des emplois

Peut-on tout faire avec un drone ? Certains imaginent des engins surveillant les enfants sur le chemin de l'école. Aux Etats-Unis, Amazon a déjà promis d'en utiliser pour livrer des colis et Domino's, des pizzas, alors que l'espace aérien américain, rappelle-le, n'est toujours pas ouvert à ces appareils. Des coups de pub ? Sûrement, mais ils prouvent qu'il existe un engouement et qu'il reste encore bien des usages à inventer.



Télévision



« Souvenez-vous d'Internet, lance Frédéric Serre, président du directoire et cofondateur de Delta Drone, l'un des 22 constructeurs français. Dans les années 2000, nous nous sommes retrouvés face à cet outil technologique formidable sans savoir ce que nous allions en faire. Pour le drone, c'est pareil. » Frédéric Serre estime que la filière pourrait générer entre 40 000 et 60 000 emplois dans les prochaines années. « Pour cela, il faut juste lever des barrières », dit-il. Première d'entre elles : la réglementation. Si les pouvoirs publics autorisent les drones, ils encadrent l'activité. Un pilote doit posséder un brevet théorique ULM (ultra-léger motorisé) assorti d'une certification DGAC (Direction générale de l'aviation civile). Par ailleurs, la réglementation limite les durées de vol, l'altitude et, sauf dérogation, interdit le survol de zones habitables. Un homme de 18 ans est aujourd'hui poursuivi pour mise en danger de la vie d'autrui : fin janvier, il avait fait voler un drone sans autorisation au-dessus de Nancy. Mais la France semble vouloir faire un pas de plus vers ce marché, sous l'œil bienveillant du ministre du Redressement productif, Arnaud Montebourg à inscrire les drones parmi ses 34 plans de reconquête pour « une nouvelle France industrielle ». En juin prochain, la réglementation devrait changer. Parmi les avancées espérées, la possibilité de transporter des charges plus lourdes, et surtout, dévoluer en pleine voie. Tout cela, sous la surveillance de la Commission nationale de l'informatique et des libertés qui a d'ores et déjà engagé des travaux de réflexion sur le sujet. Mais le drone sera-t-il toujours le bienvenu quand il passera avec sa caméra haute définition devant nos fenêtres ?

PHOTOS : VINCENT THIRIAULT, SHUTTERSTOCK/INCORDES/IMMAGLO, THOMAS THOMAS/EPIC

Branle-bas de combat chez les futurs pilotes

Sur la base aérienne 709 de Châteaubernard (Charente), la France perfectionne les missions des drones militaires, et prépare les pilotes à des opérations de terrain.

L'avenir de l'armée de l'air se joue sur une base militaire, à cinq kilomètres de Cognac (Charente), où se trouve le seul poste de formation pour les drones Harfang MALE - moyenne altitude longue endurance - de l'escadron de drones 1/33 Belfort. Derrière un hangar, un bâtiment abrite une pièce truffée d'écrans et de câbles, éclairée par des tubes fluorescents. Christophe, 35 ans, le capitaine de l'escadron, fait face à deux moniteurs : celui du haut détaille la position géographique du drone, celui du bas filme en temps réel l'objectif à surveiller.

D'une main, Christophe donne des consignes d'altitude, de cap et de vitesse à l'engin grâce à une bille de commande, la trackball. De l'autre main, il dirige le capteur - une caméra fixée sous le drone - à l'aide d'un joystick. Pour effectuer les missions de surveillance ou d'appui aux opérations, trois membres d'équipe sont présents dans les douze mètres carrés de la salle : le pilote, un opérateur qui analyse les images, et un chef de mission, en contact permanent avec l'état-major, ils peuvent rester jusqu'à cinq heures face aux écrans.

La France a rendu prioritaires l'acquisition et le développement de drones de renseignement dans le Livre blanc sur la Défense 2013. En décembre dernier, elle a annoncé l'achat d'appareils de surveillance américains MQ-9 Reaper, plus performants que les Harfang. « Nous avons des demandes de toutes parts », précise Christian, un pilote de 45 ans. Preuve du succès, un détachement de

l'escadron de la base aérienne de Niamey (Niger) a dépassé la barre des 200 sorties dans le cadre d'opérations au Sahel.

Si, aux Etats-Unis, tout militaire peut prendre les commandes d'un drone MALE, en France, il faut avoir un brevet de pilote, et effectuer six mois de formation, dont quinze jours de cours théoriques, et 20 à 25 séances de simulateur. Sur la vingtaine de pilotes de l'escadron, la majorité est composée de navigateurs de chasse très expérimentés. « Certains sont attirés par les nouvelles technologies du drone MALE, d'autres veulent rester dans l'opérationnel après avoir abandonné le vol sur Rafale pour raisons de santé », explique le lieutenant-colonel Christophe Fontaine, commandant de l'escadron. Au final, les plus jeunes sont mécaniciens ou apprentis opérateurs, tel Cyril, 30 ans, qui mènera bientôt ses premières missions. « L'escadron se focalise sur la surveillance, ça me plaît. »

D'autres estiment que la filière manque de prestige. L'armée de l'air déploie pourtant la totalité de son système d'arme au plus près des troupes au sol. « Lorsque nous étions sur la base de Bagram (Afghanistan), nous avons pris des roquettes pendant cinq ans. On était tout aussi exposés que nos collègues sur le terrain », rappelle Christian.

Alors que le nombre de patrouilles américaines de drones armés a augmenté de 1200 % entre 2005 et 2011, la France et l'Europe débattent toujours d'une telle utilisation de l'aéronautique. Les équipages de l'escadron 1/33 Belfort, y pensent : « Le drone armé ? C'est possible. Mais notre besson immédiat, c'est la surveillance », commente le lieutenant-colonel Fontaine. « L'image qu'a le public du drone, avec les morts de civils rapportés par la presse, nous dessert, mais est-ce qu'on tir d'obusier à 40 kilomètres de distance sans voir l'objectif est plus éthique ? » interroge-t-il.

En mai 2013, le ministre français de la Défense, Jean-Yves Le Drian, a assuré que des drones de combat allaient « compléter » les avions de chasse à l'horizon 2030. Encore faut-il que l'administration en ait les moyens. D'autant que l'Europe est en proie à des batailles industrielles qui paralyseront le marché. « L'UE n'arrive même pas à construire en commun un véhicule blindé de transport de troupes, donc c'est encore plus compliqué pour un drone, fut-il de surveillance », constate le lieutenant-colonel Fontaine, qui attendait, reste muet sur les missions. Une discrétion à l'image même de la nouvelle armée. Jean-Philippe Louis (envoyé spécial)



A Châteaubernard, mécaniciens et opérateurs s'affairent autour d'un drone Harfang.

Christophe, 35 ans, capitaine d'escadron à la base 709.



Transports



Nicolas Pollet est chef de projet de la mission drone à la SNCF, qui compte utiliser ces machines pour surveiller ses installations.

Dans Le Plus Beau Pays du monde, Frédéric Fougea a pu filmer les animaux sans les effrayer grâce à un drone.



Télévision



« Je suis professionnalise, mais il est encore embryonnaire », insiste Emmanuel de Maistre, président de la Fédération professionnelle du drone civil et fondateur de la société Redbird. Il manque encore des commandes de grande échelle. Le salut pourrait provenir des groupes comme ErDF ou la SNCF.

Ils surveillent le réseau de la SNCF
Celle dernière s'est offert un aéronef Hélicop à 60 000 euros afin d'étudier une nouvelle manière de surveiller les installations ferroviaires. « On a besoin d'expérimenter. Cette solution n'est pas définitive », prévient Nicolas Pollet, responsable de la problématique drone au sein de la SNCF. Si la compagnie reste prudente, c'est d'abord pour des raisons techniques. Les capteurs embarqués par les drones manquent encore de précision. Et il est aussi question de négociations. Encore trop cher, le drone ? « Les opérateurs ne savent pas encore adapter leurs coûts parce qu'ils cherchent des clients », estime Nicolas Pollet. Mais, plus les opérateurs auront de contrats, plus ils amortiront leurs coûts, et les prix baisseront.

Ils pourraient générer des emplois
Peut-on tout faire avec un drone ? Certains imaginent des engins surveillant les enfants sur le chemin de l'école. Aux Etats-Unis, Amazon a déjà promis d'en utiliser pour livrer des colis et Domino's des pizzas, alors que l'espace aérien américain, rappelons-le, n'est toujours pas ouvert à ces appareils. Des coups de pub ? Sûrement, mais ils prouvent qu'il existe un équipement et qu'il reste encore bien des usages à inventer.

« Souvenez-vous d'Internet, lance Frédéric Serre, président du directoire et cofondateur de Delta Drone, l'un des 22 constructeurs français. Dans les années 2000, nous nous sommes retrouvés face à cet outil technologique formidable sans savoir ce que nous allions en faire. Pour le drone, c'est pareil. » Frédéric Serre estime que la filière pourrait générer entre 40 000 et 60 000 emplois dans les prochaines années. « Pour cela, il faut juste lever des barrières », dit-il. Parmi d'entre elles : la réglementation. Si les pouvoirs publics autorisent les drones, ils encadrent l'activité. Un pilote doit posséder un brevet théorique ULM (ultra-léger motorisé) assorti d'une certification DGAC (Direction générale de l'aviation civile). Par ailleurs, la réglementation limite les survols de vol, l'altitude et, sauf dérogation, interdit le survol de zones habitables. Un homme de 18 ans est aujourd'hui poursuivi pour mise en danger de la vie d'autrui : fin janvier, il avait fait voler un drone sans autorisation au-dessus de Nancy. Mais la France semble vouloir faire un pas de plus vers ce marché, sous l'œil bienveillant du ministre du Redressement productif. Arnaud Montebourg a inscrit les drones parmi ses 34 plans de reconquête pour « une nouvelle France industrielle ». En juin prochain, la réglementation devrait changer. Parmi les avancées espérées, la possibilité de transporter des charges plus lourdes, et surtout, dévoluer en pleine ville. Tout cela, sous la surveillance de la Commission nationale de l'Informatique et des libertés qui a d'ores et déjà engagé des travaux de réflexion sur le sujet. Mais le drone sera-t-il toujours le bienvenu quand il passera avec sa caméra haute définition devant nos fenêtres ?

PHOTOS : VINCENT TRUQUET, SNEZ/FRANCOIS D'ANGELO, THEOPHILE INDOUSTRIE SP/EP

Branle-bas de combat chez les futurs pilotes

Sur la base aérienne 709 de Châteaubernard (Charente), la France perfectionne les missions des drones militaires, et prépare les pilotes à des opérations de terrain.

L'avenir de l'armée de l'air se joue sur une base militaire, à cinq kilomètres de Cognac (Charente), où se trouve le seul poste de formation pour les drones Harfang MALE - moyenne altitude longue endurance - de l'escadron de drones 1/33 Belfort. Derrière un hangar, un bâtiment abrite une pièce truffée d'écrans et de câbles, éclairée par des tubes fluorescents. Christophe, 35 ans, le capitaine de l'escadron, fait face à deux moniteurs : celui du haut détaille la position géographique du drone, celui du bas filme en temps réel l'objectif à surveiller.

D'une main, Christophe donne des consignes d'altitude, de cap et de vitesse à l'engin grâce à une bille de commande, le trackball. De l'autre main, il dirige le capteur - une caméra fixée sous le drone - à l'aide d'un joystick. Pour effectuer les missions de surveillance ou d'appui aux opérations, trois membres d'équipage sont présents dans les douze mètres carrés de la salle : le pilote, un opérateur qui analyse les images, et un chef de mission, en contact permanent avec l'état-major. Ils peuvent rester jusqu'à cinq heures face aux écrans.

La France a rendu prioritaires l'acquisition et le développement de drones de renseignement dans le Livre blanc sur la Défense 2013. En décembre dernier, elle a annoncé l'achat d'appareils de surveillance américains MQ-9 Reaper, plus performants que les Harfang. « Nous avons des demandes de toutes parts », précise Christian, un pilote de 45 ans. Preuve du succès, un détachement de

l'escadron de la base aérienne de Niamey (Niger) a dépassé la barre des 200 sorties dans le cadre d'opérations au Sahel. Si, aux Etats-Unis, tout militaire peut prendre les commandes d'un drone MALE, en France, il faut avoir un brevet de pilote, et effectuer six mois de formation, dont quinze jours de cours théoriques, et 20 à 25 semaines de simulateur. Sur la vingtaine de pilotes de l'escadron, la majorité est composée de navigateurs de chasse très expérimentés. « Certains sont attirés par les nouvelles technologies du drone MALE, d'autres veulent rester dans l'opérationnel après avoir abandonné le vol sur Rafale pour raisons de santé », explique le lieutenant-colonel Christophe Fontaine, commandant de l'escadron. Au final, les plus jeunes sont mécaniciens ou apprentis opérateurs, tel Cyril, 30 ans, qui mènera bientôt ses premières missions : « L'escadron se focalise sur la surveillance, ça me plaît. »

D'autres estiment que la filière manque de prestige. L'armée de l'air déploie pourtant la totalité de son système d'arme au plus près des troupes au sol. « Lorsque nous étions sur la base de Bagram (Afghanistan), nous avons pris des roquettes pendant cinq ans. On était tout aussi exposés que nos collègues sur le terrain », rappelle Christian.

Alors que le nombre de patrouilles américaines en drones armés a augmenté de 1200 % entre 2005 et 2011, la France et l'Europe débattent toujours d'une telle utilisation de l'aéronautique. Les équipages de l'escadron 1/33 Belfort, y pensent : « Le drone armé ? C'est possible. Mais notre besoin immédiat, c'est la surveillance », commente le lieutenant-colonel Fontaine. « L'image qu'a le public du drone, avec les morts de civils rapportées par la presse, nous dessert, mais est-ce qu'on tir d'obuser à 40 kilomètres de distance sans voir l'objectif est plus éthique ? » Interroge-t-il.

En mai 2013, le ministre français de la Défense, Jean-Yves Le Drian, a assuré que des drones de combat allaient « compléter » les avions de chasse à l'horizon 2030. Encore faut-il que l'administration en ait les moyens. D'autant que l'Europe est en proie à des batailles industrielles qui paralysent le marché. « L'UE n'arrive même pas à constituer un commun un véhicule blindé de transport de troupes, donc c'est encore plus compliqué pour un drone, fut-il de la surveillance », constate le lieutenant-colonel Fontaine, qui en attendant, reste muet sur les missions. Une discrétion qui n'épargne même de la nouvelle arme. Jean-Philippe Louis (envoyé spécial)

Christophe, 35 ans, capitaine d'escadron à la base 709.



À Châteaubernard, mécaniciens et opérateurs s'affairent autour d'un drone Harfang.

