

10

La Provence
mardi 7 janvier 2025

Métropole

Livraisons par drones : promis, cette fois, c'est pour demain

AIX-EN-PROVENCE L'Agence régionale de santé PACA et la Métropole Aix-Marseille-Provence lancent à Aix un programme pilote de livraisons médicales par drones. Le premier pas d'une révolution plus lente que prévu, mais chargée de promesses.

En pleine trêve des confiseurs, l'Agence régionale de santé et la Métropole Aix-Marseille-Provence ont passé une petite annonce qui, côté futur désirable, envoi du rêve. Du rêve en Imax et Dolby Surround avec maxi pop-corn offert. Jugez plutôt. Les deux institutions recherchent des drones pour livrer des échantillons médicaux entre les hôpitaux d'Aix et de Pertuis.

Les candidats devront prouver leur efficacité sur 13 courses par semaine (dont 5 les week-end, dimanche, et jours fériés) sur un trajet de 13 km aller, avec, compte tenu du mistral et autres ennuis, une solution suffisamment "robuste pour garantir une disponibilité à hauteur de 90%". Le système devra être "résistant aux chocs et aux vibrations", et pouvoir emporter entre 15 et 20 tubes de flacons d'hémoculture. "Poids max : 1kg (prévoir le double pour être prudent)". L'appel à manifestation d'intérêt, qui se clôture le 10 janvier, est la première pierre d'une expérimentation à l'échelle régionale, nom de code Medical Delivery (livraison médicale), qui devrait durer trois ans et, à terme, ouvrir les premières routes commerciales de France pour les livraisons de drones. Selon nos informations, 14 candidats pourraient manifester leur intérêt. Alors chérie, on réserve la séance ? Pas si vite. Le coup de promo du blockbuster de science-fiction à gros budget, c'est déjà du réchauffé.

Un pas réglementaire à la fois

Sans parler des promesses du géant Amazon, qui travaille sur les drones depuis 2013, chez nous l'Hôpital Privé de Provence et la société Lifelines avaient fait la une en 2021, en annonçant un test similaire en vue de l'ouverture d'une ligne avec l'Établissement français du sang. Trois ans plus tard l'entreprise meyrueillaise qui portait le projet à l'époque a purement et simplement jeté l'éponge. "On ne fait plus du tout de drones, dévoile Logan Liguoro, responsable commercial et marketing chez Lifelines. Nous ne sommes ni fabriquant de drones, ni constructeurs de lignes. Or pour



Parmi les candidats à cette expérience prometteuse, Air Space Drone postule associée avec Elysium et Dufour Aircraft sur des appareils à motorisation et propulsion hybrides. / PHOTO DUFOUR AERO

construire une autoroute du ciel, il faut de gros investissements au départ sachant qu'à terme elle n'appartient pas à ceux qui financent. C'est une situation qui rappelle les débuts de la téléphonie mobile".

À cet égard, à entendre le porte-parole de Lifelines, il faudrait compter avec une ribambelle de maux de têtes "en termes de législation, d'application des règles. Une exemple : tout le monde devrait être équipé de transpondeur [balise permettant de suivre la position de l'engin en temps réel Ndlr]. Or même ça c'est compliqué, dans les Alpes par exemple, il n'y a aucune obligation pour les parapentistes qui en gros volent à la même altitude que les drones, 200m. Il n'y a aucun moyen de savoir s'ils sont là...". Mais alors qu'est-ce qui fait que cette fois, ça pourrait marcher ?

"Lifelines est peut-être allée un peu vite en besogne", commente Hubert Berenger, ingénieur,

coordinateur filière drones au sein du pôle Safe, pôle de compétitivité aixois qui pilote le projet pour l'ARS et la Métropole.

"Ils ont affiché des choses pas réalisables. Selon Hubert Berenger, la réglementation est fixée par l'EASA [Agence de sûreté aéronautique européenne] depuis deux ans, et certifie des drones sur une échelle SAUL, qui va de un, pour du vol en plein désert, à cinq, pour des zones très habitées, type cœur de métropole. Aujourd'hui, les drones développés par les industriels en Europe sont certifiés un ou deux, c'est-à-dire pour des vols dans des zones peu habitées. Et il commence à peine à y avoir des certifications 3, dans des zones péri-urbaines. Il n'existe pas aujourd'hui de drone certifié 5, cœur de métropole. Demain, vous voulez faire décoller un drone au milieu d'Aix ou de Marseille, ce n'est pas autorisé". La raison est toute simple : là où l'aviation commerciale dispose

de décennies d'expérience et peut afficher "un taux de défaillance d'1 pour 1 million de vols" selon Hubert Berenger, le drone est encore dans son enfance, avec un taux de défaillance, soit la possibilité qu'un engin nous tombe sur la tête, "d'1 pour 10 000". Néanmoins Hubert Berenger se veut confiant qu'avec des initiatives comme Medical Delivery, "d'ici 5 ans, il y a des drones qui soient habilités 5". Et il n'est pas le seul à y croire. Sur les 500 entreprises adhérentes du pôle Safe, 80 sont dronistes, dont 40 en région PACA. Parmi elles, Air Space Drone, créée à Gardanne en 2015 et aujourd'hui installée à Tholonet.

Un pari sur l'avenir

"Oui, on sait faire, et oui, on participe à l'appel à manifestation d'intérêt", explique tout de go Alain Bascoulergue, ex commandant de bord chez Air France et co-fondateur d'Air

Space Drone avec Françoise Derout. "Si ça ne marchait pas, on ne serait pas là. Personne n'a envie de perdre son temps. On arrive à le faire ailleurs - on est probablement la première société au monde à avoir été certifiée par un état, Monaco - et ça fonctionne plutôt très bien. Bien sûr, avec cet appel à manifestation d'intérêt on est encore au stade de la preuve de concept, il n'est pas fait pour mettre en place quelque chose de pérenne. C'est quelque chose où il faut se projeter, notamment sur la réglementation, en tablant que la réglementation de 2028 ne sera pas la même qu'en 2025. Bien sûr, on voit qu'aujourd'hui même des grosses boîtes comme Volocopter - des allemands qui ont voulu faire du taxi volant - n'étaient pas prêts. Pour autant, il ne faut pas condamner le truc. Ça se fera". Pour peu d'aimer s'épanouir sous contrainte, d'être encore un peu patient et de savoir la jouer collectif. Car ouvrir les au-

rotoutes du ciel fait appel à des compétences complémentaires mais bien distinctes.

Air Space Drone développe un logiciel de sécurisation de l'U-space (U pour unmanned, terme anglais pour désigner les engins fonctionnant sans pilote) qui sécurise toute la partie vol du drone, avec un contrôle numérique en temps réel. C'est son partenaire avignonnais Elysium qui opérera les vols avec les engins du suisse Dufour Aircraft.

Les tests actuels se concentrent sur des engins de 30 kg pour 3 mètres d'envergure, et 250 kg pour 7 mètres d'envergure, hybrides tant dans leur motorisation (électrique et thermique) que leur propulsion, qui leur permet de décoller et atterrir à la verticale. Confronté à nos réserves, Baptiste Sauvecanne, président d'Elysium Aircraft, se dit "pas choqué plus que ça".

"C'est le début de l'histoire"

"On vient de l'aéronautique, où la gestion du risque est très particulière mais connue. C'est tout à fait normal qu'il y ait de la réglementation, affirme Baptiste Sauvecanne. On parle quand même d'engins qui font 30 kg et qui peuvent aller s'écraser un kilomètre au-delà de leur trajectoire... oui, c'est pas simple, la réglementation doit évoluer, on manque de maturité du côté constructeurs et opérateurs, on ne peut pas encore faire de vol au-dessus de populations denses". Des limites en forme de promesses selon le président d'Elysium, convaincu qu'on est "au tout début de l'histoire". Effectivement. Car un autre écueil potentiel attend les acteurs lancés dans la ruée vers le drone. "Celui de l'acceptabilité par la population, livre Hubert Berenger, le monsieur drones du pôle Safe. Aujourd'hui, les avions volent très haut. Un drone, ce sera à 30 mètres, plus proche de votre sphère de vie au quotidien. Le projet Medical Delivery devra aussi permettre d'avoir des pistes de lecture sur la réception par les citoyens...".

Et ça, c'est un autre film. D'ici là, un garde le pop-corn à portée de main.

Jeremy NOË

jnoe@aprovence.com

L'ÉCLAIRAGE

La révolution commence à Aix

Cette future ligne test de drones livreurs est la première phase de Medical Delivery, un projet conçu sur trois ans à l'échelle régionale, et impulsé par le pôle Safe, sur une envie de l'Assistance Publique des Hôpitaux de Marseille (APHM) et du Centre inter-hospitalier Aix-Pertuis qui "ont été les premiers à manifester leur intérêt, selon Hubert Berenger, coordinateur filière drone au sein du pôle de compétitivité Safe. L'idée est d'associer à chaque projet le territoire concerné, donc ici la Métropole Aix-Marseille-Provence, qui finance aux côtés de l'Agence régionale de santé", la Région ayant de

son côté financé les études en amont. Les discussions avec les institutions hospitalières ont commencé un peu avant le Covid. "L'APHM n'ayant pas de trajet expérimental viable à proposer au-dessus d'espaces non urbanisés, elle s'est tournée vers ses partenaires extérieurs, et l'hôpital d'Aix a proposé cette voie, qui pourrait se faire sur une zone non urbanisée", se souvient le docteur Christine Pachetti, responsable du pôle biologie-pathologie au CHIAH. "On est très séduits par l'idée de pouvoir avancer là dessus. Actuellement, nous avons huit rotations de véhicules par jour minimum, sans compter les urgences.

L'intérêt d'un transport par drone c'est qu'il pourra répondre à un délai relativement court, qui ne sera pas tributaire des embouteillages très fréquents entre Pertuis et Aix". Des limites demeurent à moyen terme, comme les aléas météorologiques qui nécessiteront "d'avoir une solution de secours" estime Christine Pachetti, et pour l'heure, difficile de dire si et quand le drone pourra se montrer compétitif face aux 180 000 courses annuelles dépenchées par le CHIAH pour les livraisons par véhicules classiques. Pour les prochaines phases, le pôle Safe est actuellement en discussions avec les collectivités territoriales



L'hôpital d'Aix est précurseur dans cette expérience. GILLES BADIER

et hôpitaux de Nice et Menton afin d'ouvrir une ligne en territoire rural, ainsi que leurs homologues à Toulon, pour tester, cette fois, une solution en zone très urbanisée. Un quatrième test est envisagé, selon Hubert Beren-

ger. "La Métropole Aix-Marseille-Provence veut que ça se concrétise. L'idée, à terme, est de garder deux de ces lignes tests pour y ouvrir des vols réguliers" conclut l'ingénieur.

J.N.