

## Crash et brûlure ou décollage : à quoi ressemblent les drones et l'AAM sous Trump 2.0 ?



*En mettant l'accent sur la lutte contre la Chine et l'innovation nationale, contrebalancée par des réductions d'effectifs au niveau fédéral et une déréglementation, il semble que des turbulences soient à venir pour l'AAM et les drones.*

**Le 31 mars 2025 | Publié par Sarah Nilsson**

Alors que le calme revient après le retour du président Trump à la Maison Blanche, les secteurs de la mobilité aérienne avancée (AAM) et des drones se trouvent à la croisée des chemins. Vont-ils atteindre de nouveaux sommets ou faire face à des turbulences dans l'espace aérien de cette administration ? Examinons les changements de politique et leurs impacts potentiels sur l'avenir de l'aviation américaine.

### **Le programme émergent de l'administration en matière d'aviation**

La vision du président Trump pour la domination aérienne américaine est claire. Dans son discours de 2023 sur l'Agenda 47, il a déclaré : « Tout comme les États-Unis ont mené la révolution automobile au siècle dernier, je veux m'assurer que ce soit l'Amérique, et non la Chine, qui mène la révolution de la mobilité aérienne. » Cette position laisse entrevoir une accélération potentielle du développement des AAM, qu'il considère comme un enjeu crucial dans la course technologique contre la Chine. Le projet de Trump de créer dix « villes de la liberté » futuristes équipées de véhicules électriques à décollage et atterrissage verticaux (eVTOL) souligne cet engagement.

De même, concernant les drones, l'administration Trump pourrait soutenir des politiques visant à réduire la dépendance aux drones fabriqués en Chine, principalement les produits DJI. Dans cette optique, le président Trump pourrait encourager les entreprises américaines à accroître leur production de drones. Reste à savoir si son équipe offrira des incitations ou des subventions pour y parvenir.

**Prédiction de Nilsson :** la position pro-innovation de Trump pourrait catalyser le développement national des AAM et des drones, mais les obstacles réglementaires persisteront probablement.

### **Turbulences réglementaires**

Bien que l'approche de l'administration à l'égard de l'AAM et des drones soit probablement caractérisée par un soutien accru à l'innovation, il est clair que la réduction des effectifs fédéraux et de la réglementation demeure un élément clé de son programme.

Le projet de règlement de la FAA concernant l'extension des opérations de drones au-delà de la visibilité directe (BVLOS) est confronté à un avenir incertain. Fin 2024, l'administration précédente avait fait adopter un projet de règlement par les bureaucrates, mais ne l'avait jamais finalisé. On s'attend à ce que l'administration Trump soutienne cette réglementation.

Cependant, le président Trump a clairement exprimé son intention de réduire la réglementation au niveau fédéral, et le transport aérien ne fera certainement pas exception. Plus précisément, le 20 janvier 2025, le président Trump a publié un mémorandum ordonnant aux agences exécutives de :

- (1) s'abstenir de proposer, d'émettre ou de publier des règles, des règlements ou des documents d'orientation jusqu'à ce qu'un chef de département ou d'agence nommé par le président Trump les examine et les approuve ;
- (2) retirer immédiatement toute règle qui a été envoyée au Bureau du Registre fédéral mais qui n'a pas encore été publiée en attendant son examen et son approbation ; et
- (3) Envisager de reporter de 60 jours à compter du 20 janvier la date d'entrée en vigueur des règles publiées au Registre fédéral ou des règles édictées mais non encore entrées en vigueur. Cette mesure a pour effet de neutraliser la règle BVLOS et de laisser les opérateurs de drones dans un vide réglementaire.

À la lumière de ce décret, début mars, la FAA a annoncé qu'elle suspendrait temporairement l'application du SFAR nouvellement promulgué pour les avions à sustentation motorisée, au moins jusqu'au 20 mars. À moins que la suspension ne soit prolongée davantage, cela ne devrait pas avoir d'impact sur les fabricants d'eVTOL, les opérations de taxi aérien et la formation des pilotes.

Alors que des défenseurs comme le président de la commission des transports et des infrastructures de la Chambre des représentants, Sam Graves (R-MO), plaident en faveur d'une accélération de l'élaboration de la réglementation, ce gel réglementaire pourrait freiner les progrès. L'absence de directives claires pourrait également freiner l'innovation et l'investissement dans le secteur.

**Prédiction de Nilsson :** l'incertitude réglementaire créera des revers à court terme pour les opérations de drones et ralentira également potentiellement l'AAM.



***L'avenir du contrôle aérien est en jeu. Sera-t-il privatisé sous Trump 2.0 ?***

### **Contrôle aérien : moderniser ou privatiser ?**

Le vieillissement du système de contrôle aérien (ATC) américain représente un défi majeur pour l'intégration des drones et de l'AAM. Un rapport du GAO de septembre 2024 a révélé que 51 des 138 systèmes de la FAA n'étaient pas viables. Certains projets de modernisation ne devraient pas être achevés avant une décennie, voire plus.

Le 14 février 2025, les 31 démocrates de la commission des transports et des infrastructures de la Chambre des représentants des États-Unis ont exhorté le secrétaire aux Transports, Sean Duffy, à donner la priorité aux mesures clés du projet de loi de réautorisation de la FAA de 2024, qui accéléreraient et financeraient les mises à jour du contrôle aérien, les améliorations des pistes et le recrutement de contrôleurs et d'autres personnels de sécurité. Ils ont également souligné la nécessité de moderniser les équipements et installations de contrôle aérien vieillissants. Les législateurs ont déclaré : « Cinquante-huit de ces systèmes ont un impact opérationnel critique sur la sécurité et l'efficacité du NAS (système national de l'espace aérien) ».

L'administration Trump a déjà évoqué l'idée d'une privatisation de l'ATC. Une telle privatisation, ou l'idée de transformer l'ATC en une entreprise à but lucratif et/ou de le séparer de la FAA, pourrait être à nouveau évoquée par l'administration actuelle. Il convient de noter que le Projet 2025 soutient la séparation de l'ATC et de la FAA.

L'industrie s'oppose à cette initiative. Une lettre conjointe de février 2025, rédigée par des organisations telles que la National Business Aviation Association (NBAA), l'Air Line Pilots Association (ALPA) et l'Association for Uncrewed Vehicle Systems International (AUVSI), appelait à une réforme du contrôle aérien sans privatisation, soulignant la nécessité d'une modernisation et d'une amélioration de l'efficacité. Elle stipulait notamment : « ...nous devons soutenir le recrutement et la formation des contrôleurs aériens, moderniser et déployer des installations et des équipements de pointe, améliorer l'efficacité des achats et des programmes, réorganiser les installations et entreprendre des réformes budgétaires pour le Fonds fiduciaire pour les aéroports et les voies aériennes. Nous sommes d'accord pour ne pas

poursuivre la privatisation des services de contrôle aérien américains et pensons que cela détournerait l'attention de ces investissements et réformes nécessaires. »

Le projet 2025, le plan directeur apparent de l'administration Trump, soutient la séparation de l'ATC de la FAA.

**Prédiction de Nilsson :** la modernisation du contrôle aérien progressera lentement, la privatisation étant toujours envisagée, mais des réformes plus probables. La modernisation du contrôle aérien et la numérisation accrue pourraient permettre une gestion et une intégration plus efficaces des eVTOL au NAS.

### **La révolution électrique : au point mort ou en pleine relance ?**

L'annulation par le président Trump de l'objectif de 50 % de véhicules électriques (VE) fixé par Biden d'ici 2030 marque un changement dans les priorités en matière de transport. Cependant, cela ne signifie pas nécessairement la fin des eVTOL. L'objectif de l'administration de surpasser la Chine en matière d'innovation en matière de mobilité aérienne pourrait contrebalancer le recul général des VE.

L'avenir des eVTOL à l'ère Trump 2.0 dépendra probablement des forces du marché et des avancées technologiques plutôt que des décisions gouvernementales. Cette approche s'inscrit dans la volonté de l'administration de privilégier le libre choix des consommateurs et l'innovation axée sur le marché.

**Prédiction de Nilsson :** le développement de l'eVTOL se poursuivra, porté par l'innovation du secteur privé plutôt que par les mandats gouvernementaux.



***L'administration a déjà réduit la politique de Biden visant à atteindre 50 % de véhicules électriques d'ici 2030. L'infrastructure de recharge étant liée aux eVTOL, il reste à voir ce que cela signifie pour l'AAM.***

### **Acteurs clés du paysage AAM**

Alors que les secteurs des drones et de l'AAM évoluent dans le nouveau paysage politique sous l'administration Trump, plusieurs agences gouvernementales clés et de nouveaux dirigeants

façonneront l'avenir de ces secteurs émergents. Leurs décisions et politiques joueront un rôle crucial dans le rythme de l'innovation, les cadres réglementaires et le développement global de l'aviation émergente aux États-Unis. En voici quelques exemples :

### **ministère des Transports**

L'ancien représentant Sean Duffy (R-Wis) avait été choisi par le président Trump pour le poste de secrétaire du DOT. Il a prêté serment le 28 janvier 2025. Sous sa direction, le DOT devrait promouvoir des initiatives techniques et de sécurité essentielles à l'aviation, tout en revenant sur certaines politiques des ères Obama et Biden. Son premier acte a été de signer un mémorandum visant à supprimer l'obligation des véhicules électriques.

Vertical Aviation International a qualifié Duffy de « particulièrement qualifié » pour défendre les initiatives techniques, réglementaires et de sécurité essentielles à l'industrie aéronautique, tandis que l'ALPA a également salué « l'engagement de Duffy envers les questions d'aviation et de transport qui ont le plus d'impact sur les Américains ».

On s'attendait à ce que Duffy supprime le programme Diversité, Équité et Inclusion (DEI) pour les pilotes et les contrôleurs aériens, notamment après le mémorandum présidentiel de Trump de janvier 2025 mettant fin à la politique de recrutement de la FAA de l'administration Biden qui privilégiait la DEI « au détriment de la sécurité et de l'efficacité ». Cela marque un changement d'orientation significatif dans le département. Il faut également s'attendre à ce que Duffy adopte les politiques aéronautiques du Projet 2025.

### **Administration fédérale de l'aviation**

Chris Rocheleau est devenu le premier responsable de la FAA à prêter serment sous l'administration Trump. Selon la NBAA, il a servi la FAA pendant plus de 20 ans, occupant plusieurs postes, notamment ceux d'administrateur adjoint par intérim pour la sécurité aérienne, de chef de cabinet, d'administrateur adjoint pour les politiques, les affaires internationales et l'environnement, de directeur exécutif des affaires internationales et de directeur du bureau des opérations et enquêtes d'urgence.

Avec Rocheleau à la barre, à compter du 11 février 2025, un NOTAM redevient un avis aux aviateurs après que l'administration Trump a émis un ordre visant à annuler une mesure de neutralité de genre de l'ère Biden de 2021 qui a changé le terme en avis aux missions aériennes.

Pendant ce temps, avec les changements apportés au DEI, la FAA est confrontée au défi important d'équilibrer les préoccupations de sécurité avec la pression pour accélérer l'intégration de l'AAM.

### **NASA**

Sous la direction de Janet Petro, administratrice par intérim, la NASA semble bien placée pour continuer à fournir des données essentielles au développement de l'AAM. Mme Petro dirigeait le Centre spatial Kennedy de la NASA depuis 2007. L'objectif de l'agence de favoriser une industrie de l'AAM florissante d'ici 2030 reste inchangé. Cela constitue un gage de continuité malgré les fluctuations politiques.

**Prédiction de Nilsson :** L'attention portée par les principaux dirigeants au Projet 2025 entraînera probablement une déréglementation et une restructuration importantes du secteur aéronautique américain. Cela pourrait potentiellement accélérer les avancées technologiques, mais aussi susciter des inquiétudes quant à l'équité, aux services aériens ruraux et aux impacts

environnementaux. La coordination interinstitutions sera essentielle aux progrès des drones et de l'AAM, la recherche de la NASA jouant un rôle crucial dans le développement du secteur.

### **Un ciel turbulent à venir**

Sous le second mandat de Trump, le secteur des AAM est confronté à une trajectoire complexe. Si la position favorable à l'innovation de l'administration et sa volonté de devancer la Chine pourraient stimuler le développement, les incertitudes réglementaires, les réductions d'effectifs et les potentielles contraintes budgétaires pourraient créer des difficultés.

Dans ce contexte politique, la réussite des secteurs de l'AAM et des drones dépendra de leur capacité à relever ces défis, en s'appuyant sur l'innovation du secteur privé tout en évoluant dans un environnement réglementaire potentiellement moins prévisible. À mesure que ces secteurs prendront leur essor, ils devront trouver un équilibre entre les promesses des technologies de pointe et les réalités de la sécurité, des infrastructures et de la demande du marché.

En fin de compte, le sort des drones et de l'AAM sous Trump 2.0 sera déterminé par une interaction délicate entre les politiques, la technologie et les forces du marché. Si le chemin à parcourir risque d'être semé d'embûches, l'auteur garde espoir que la destination finale – un espace aérien américain transformé – se profile à l'horizon.

**Prédiction finale de Nilsson :** l'AAM et les drones progresseront sous Trump, mais avec un plan de vol cahoteux marqué par des défis réglementaires et des progrès axés sur le marché.

**Par :** [Sarah J. Nilsson](#)