

Dominique BUSSEREAU
Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Conclusion du séminaire
organisé par le
Conseil stratégique pour la recherche aéronautique civile

Paris, mercredi 18 Mars 2009

Mesdames, Messieurs les Présidents,
Mesdames, Messieurs les Directeurs généraux,
Madame, Messieurs les Directeurs,
Mesdames, Messieurs,

Je me réjouis d'être parmi vous pour conclure le colloque de ce matin, et remercie Fabrice BREGIER, directeur général d'Airbus, auquel j'ai confié la présidence du comité pilotant les travaux du Conseil stratégique pour la recherche aéronautique civile (CORAC), pour l'initiative de ce séminaire rassemblant l'ensemble des professions du secteur aérien.

Je ne conçois en effet pas le CORAC comme un cercle fermé réservé à certains initiés : ses travaux doivent être connus de tous et s'enrichir de la diversité des compétences qui font la force de notre industrie et de l'ensemble de notre activité aéronautique et aérienne.

La création de ce Conseil, que j'ai installé au mois de juillet 2008, s'inscrit dans le cadre des engagements pris par les acteurs du transport aérien lors du Grenelle de l'environnement, en janvier 2008. Cette convention d'engagements fixe trois objectifs fondamentaux, cohérents avec ceux définis par le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE): réduire de 50% les émissions de dioxyde de carbone par passager, de 80% les émissions d'oxydes d'azote et de 50% le bruit perçu.

Pour remplir ces engagements, le CORAC a pour mission d'établir une feuille de route, partagée par l'ensemble des industriels et des acteurs

publics, et de la mettre en œuvre de façon consensuelle.

Le nombre et la qualité des participants à ce séminaire, en dépit d'une situation financière et économique fortement dégradée, d'une situation nécessitant une vigilance de tous les instants, montrent que la force de cet engagement n'a pas faibli. Je vous en remercie.

Le transport aérien est aujourd'hui touché par la crise. Les baisses de trafic perceptibles depuis le mois de juillet se sont accélérées à la fin de l'année. D'après les chiffres de l'IATA, le trafic de passagers n'aura augmenté que de 1,5% en 2008, et la baisse enregistrée au mois de janvier 2009 est de 5% inférieure à la même période de l'année précédente. Les perspectives ne permettent pas de prévoir une sortie de crise rapide. Les derniers mois ont fait l'objet de nombreux reports, voire annulations de commandes de la part des compagnies. Les retombées sur l'activité industrielle sont désormais inéluctables : tous les constructeurs ont annoncé en ce début d'année des réductions de cadence de production.

Faut-il réduire pour autant nos ambitions pour l'avenir, différer nos projets et oublier nos objectifs ? Je ne le crois pas : la recherche et le développement technologiques ne doivent pas être des variables d'ajustement. En effet, le transport aérien, l'activité industrielle et la recherche aéronautique qui y sont associées s'inscrivent dans des cycles longs. De plus, à la crise économique s'ajoutent deux graves crises structurelles, qui appellent à intensifier notre effort de recherche et d'innovation technologique : la crise énergétique, liée à la raréfaction de l'énergie fossile, et une crise écologique de grande ampleur.

Les difficultés économiques actuelles ne doivent donc nullement ajourner ce travail de recherche. Nous devons continuer à rassembler nos forces, dans un esprit de dialogue et de concertation, au niveau français et au niveau européen.

En Europe, de nouvelles étapes importantes sont en train d'être franchies, dans le cadre du programme Clean Sky et de son volet technologique, SESAR. De plus, la directive de l'Union européenne intégrant l'aviation dans le système de quotas d'émission (ETS) vient d'entrer en vigueur. Les Etats membres adopteront une législation conforme à cette directive avant le 2 février 2010.

En France, il convient également d'intensifier cette coopération. En effet, si la crise économique ne doit nullement ralentir le dynamisme de la recherche aéronautique, elle justifie un surcroît d'attention à l'utilisation des financements publics, afin d'éviter tout gaspillage. Elle renforce l'importance d'une vision partagée des évolutions du transport aérien et d'une stratégie commune ; elle appelle une collaboration accrue de l'ensemble des acteurs.

C'est ce qui donne toute son importance à la feuille de route technologique à laquelle était consacré ce séminaire. Cette feuille de route éclairera nos efforts pour les dix prochaines années. Sa rédaction résulte d'une concertation approfondie entre l'industrie, les établissements de recherche, les compagnies aériennes, les aéroports et les services de la navigation aérienne : c'est ce qui en garantit la cohérence, la robustesse ; c'est ce qui lui permet de répondre aux attentes des différents métiers.

Ses premiers éléments vous ont été présentés ce matin. Ils ont suscité des questions, des échanges, peut-être quelques frustrations. Ces échanges doivent se poursuivre, que ce soit lors de rencontres périodiques telles que celle-ci, mais également au sein des structures de concertation existantes : dans le dialogue que chacun d'entre vous entretient avec la DGAC, dans les discussions au sein de vos organisations professionnelles, au sein des pôles de compétitivité, etc. Ces derniers, en particulier, auront un rôle majeur à jouer aux côtés de la DGAC dans la mise en œuvre de la feuille de route, afin qu'y soient associés toutes les compétences, y compris des petites et moyennes entreprises, qui constituent les « écosystèmes » sur lesquels se fonde la compétitivité de nos régions.

Il ne s'agit bien évidemment pas dans mon esprit d'imposer cette feuille de route, mais de l'établir de façon consensuelle et rapide, afin qu'elle guide les travaux conduits dans ces différentes structures, dans une démarche similaire à celle qui a permis que l'agenda stratégique de la recherche établi par l'ACARE soit aujourd'hui communément adopté au sein des Etats membres.

Je ne doute pas que le séminaire d'aujourd'hui aura contribué à l'avancée de cette feuille de route, que j'espère voir établie, dans sa version finale, pour la réunion plénière du CORAC au Bourget, en juin prochain.

Avant de terminer, je tiens à rendre hommage au travail réalisé par François QUENTIN, qui a présidé la préparation de l'installation du CORAC, et à Fabrice BREGIER qui le pilote aujourd'hui.

Je remercie les intervenants de cette matinée, ainsi que le GIFAS, qui a co-organisé, avec la DGAC, cet évènement, et vous renouvelle ma confiance dans votre engagement à œuvrer pour un développement durable du transport aérien.