

Préface

Par Grégoire POSTEL-VINAY

Ingénieur général des mines, Rédacteur en chef des Annales des Mines

L'industrie aéronautique est un septuple symbole : de réussite industrielle pour notre pays dans un domaine de haute technologie ; de succès de travail en commun entre les entreprises et les puissances publiques ; de succès européen, ayant permis de remonter une situation initialement dominée par les États-Unis et faire actuellement mieux qu'eux ; d'accroissement de la liberté pour un nombre de plus en plus grand de clients avides de connaître le monde ; de contribution positive à notre commerce extérieur ; de coopération duale, où la recherche pour la motorisation des avions requis par la défense sert aux avions civils, et où réciproquement le succès des avions civils donne une assise suffisante pour assurer une industrie de souveraineté ; de coopération territoriale dans les régions où elle représente un atout majeur.

Simultanément, elle est confrontée à des défis considérables : la lutte contre le changement climatique impose des évolutions majeures, technologiques, mais aussi liées aux usages, à la diplomatie pour disposer d'un cadre équilibré et d'objectifs communs. Elle implique une mobilisation de moyens humains et financiers de grande ampleur pour répondre aux investissements nécessaires. D'autre part, la compétition internationale, longtemps cantonnée pour l'essentiel aux États-Unis et à l'Europe, reste intense entre ces deux entités (le programme de l'IRA américain en témoigne), et se diversifie par ailleurs.

Ces enjeux nécessitent d'abord une coordination internationale : si la France agissait seule sous une forme contraignante sans que ce soit suivi par d'autres pays, cela n'aboutirait pas à une diminution, mais à un accroissement des émissions de gaz à effet de serre, en même temps qu'une perte d'un atout économique, stratégique, et social de premier plan. En l'espèce, l'accord obtenu par les gouvernements à l'OACI d'arriver à la neutralité carbone en 2050 crée bien le cadre international requis, et la France a joué un rôle notable pour cela. Simultanément à cette action publique, l'IATA et l'ATAG ont, pour les transporteurs aériens et les constructeurs, pris des engagements semblables.

Ils demandent ensuite une coopération européenne, et là aussi, elle existe tant par les efforts menés en R&D au niveau de l'UE que par les programmes en coopération bilatérale.

Ils requièrent des actions cohérentes au niveau national : qu'il s'agisse de la R&D avec le CORAC, de l'évolution des aéroports pour tenir compte des nouveaux carburants et d'une électrification accrue, de la planification énergétique pour avoir des objectifs réalistes en matière de carburants décarbonés, des formations initiales et permanentes requises pour un verdissement accéléré de la filière, en partenariat avec les régions, et aussi de dispositions législatives qui ont été prises pour une plus grande sobriété lorsque coexistent des moyens de transport quasi équivalents sur courtes distances, où les moins émetteurs de gaz à effet de serre sont privilégiés.

Ces enjeux sont décrits par ce numéro des *Annales des Mines*, conçu pour en éclairer différentes facettes, et permettre aux acteurs de se positionner en connaissance de cause. Je souhaite qu'il contribue ainsi à rendre possibles les évolutions nécessaires, et que la France qui a été pionnière dans l'aéronautique continue, face aux enjeux nouveaux, de tracer des voies d'avenir.