



Les nouveaux horizons de l'aéronautique européenne

Patrick de Prévaux est responsable « Transport aérien, R&T et Opérations » à l'ASD, entité qui défend les intérêts des industriels européens de la défense, de l'aéronautique et de l'espace. Crise économique, impératifs environnementaux, stratégies de recherche : il fait le point sur les grands défis auxquels l'industrie aéronautique européenne fait face aujourd'hui.

Basée à Bruxelles, l'ASD (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe) est une « plate-forme associative » qui fédère toutes les associations nationales intervenant dans quatre grands secteurs : l'espace, la défense, la sécurité et la construction aéronautique au sens large. Si l'ASD défend les intérêts des industriels européens, elle agit également sur un plan plus global comme présidente de l'ICCAIA (International Coordination Council for Aerospace Industries Associations), « association des associations » représentant les industriels des États-Unis, du Canada, d'Europe, du Japon et du Brésil.

participe en outre à la mise en œuvre des programmes de R&D (recherche et développement) et de coopération industrielle cofinancés par la Commission européenne. Au sein de l'ASD, Patrick de Prévaux est notamment chargé de la mise en œuvre du septième Programme Cadre pour la Recherche et le Développement (PCRD7) et de la préparation du programme suivant (PCRD8). Il coordonne aussi le soutien de l'ASD

vis-à-vis de l'ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe).

Safran Magazine : Quelle est votre vision de la crise actuelle, de ses implications et des voies possibles pour en sortir ?

Patrick de Prévaux : La cyclicité de l'activité est un phénomène bien connu dans nos métiers mais, pour la première fois, nous sommes face à une

« L'aéronautique est un secteur hautement stratégique pour l'Europe. » Patrick de Prévaux

« L'interview » de Patrick de Prévaux, responsable « Transport aérien, R&T et Opérations » à l'ASD, depuis 2009

BIO	1987	1988	1990	1994	1998
	DIRECTEUR COMMERCIAL EUROPE ET AFRIQUE, AIRBUS GIE	DIRECTEUR POUR L'AFRIQUE, AÉROSPATIALE DGE	DIRECTEUR DE PROGRAMMES, AÉROSPATIALE AVIONS	SECRÉTAIRE GÉNÉRAL, SOCATÀ	DIRECTEUR POUR LES PROGRAMMES INTERNATIONAUX DE LA SÉCURITÉ DES AVIONS, ASD



Les travaux sur l'avion plus électrique font partie des grands programmes de recherche européens auxquels Safran est associé. Développé sous le pilotage d'Hispano-Suiza pour le programme « Power Optimized Aircraft », le banc d'essai Copper Bird est destiné à démontrer la maturité des technologies et systèmes plus électriques.

crise beaucoup plus longue et lourde de conséquences que tout ce que nous avions connu jusqu'ici. Nous constatons depuis quelques mois un effondrement du marché du fret, une forte tendance baissière du trafic passager, un report des livraisons d'avions... Nous sommes donc loin d'être sortis d'affaire. Le creux de la vague est sans doute à venir, notamment à cause des grandes incertitudes qui pèsent sur le financement des avions à livrer en 2010 et 2011. La Commission européenne, que nous avons alertée sur ce point, a renouvelé ses interventions actives auprès de la Banque européenne d'investissement pour que celle-ci aide financièrement les PME et les transporteurs. Nous attendons avec impatience les résultats de ces négociations, qui devraient aboutir début 2010.

Mais le soutien direct à la trésorerie des entreprises n'est pas la seule solution envisageable pour sortir de la crise. L'ASD, au nom de l'industrie, insiste

avec force auprès des institutions européennes sur la nécessité de maintenir les efforts de R&D. En cela, la mise en œuvre du PCRD7 et la préparation du PCRD8 représentent des enjeux cruciaux. Nous militons activement pour que les projets de recherche financés par l'Europe soient maintenus, voire augmentés. L'aéronautique étant un secteur hautement stratégique pour nos économies, l'avance technologique que nous serons en mesure de garder aura un impact très significatif en termes d'emploi pour les générations à venir.

Quelle est la position de l'ASD sur les problématiques liées à l'environnement ?

Rappelons que depuis une cinquantaine d'années les avions sont devenus toujours plus économes en carburant grâce à une recherche technologique performante et aux progrès considérables accomplis en matière d'aérodynamique, de poids et de motorisation.

La contribution de l'aéronautique aux émissions de CO₂ est de l'ordre de 2 %. Aujourd'hui notre approche est plus « directement citoyenne » : il faut faire mieux et franchir une nouvelle barrière en créant une rupture technologique similaire à l'invention des réacteurs à fort taux de dilution des années 1970. Notre objectif est de mettre au point des solutions – nouveaux matériaux, fonctionnement des moteurs, modes de gestion des vols – permettant d'accomplir un saut sur les performances environnementales des avions et du transport aérien dans sa globalité.

Nous avons eu un rendez-vous très important en fin d'année dernière : le sommet de l'ONU sur le climat, qui s'est tenu à Copenhague en décembre. Du fait de sa position au sein de l'ICCAIA, l'ASD joue un rôle fédérateur et coordonne les acteurs de l'industrie de part et d'autre de l'Atlantique. Les compagnies aériennes, les aéroports et les ser-

vices de navigation aérienne ont une vision commune bâtie sur des objectifs ambitieux : améliorer l'efficacité énergétique du transport aérien de 1,5 % par an en moyenne jusqu'à 2020 de façon à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 50 % d'ici 2050 (en prenant 2005 comme base de départ). Pour y parvenir, il faudra actionner un certain nombre de leviers et notamment accroître les partenariats entre les industriels et les pouvoirs publics nationaux et communautaires. Une dynamique est déjà lancée. Le programme Clean Sky qui consiste à imaginer l'avion vert de demain est l'un des meilleurs exemples. On peut aussi citer le projet Sesar dont le but est de créer l'Europe du contrôle aérien du futur. Sa mise en œuvre devrait se traduire par une réduction d'environ 10 % des émissions de gaz à effet de serre générées par les flux aériens intra-européens. Dans les deux cas, il s'agit de partenariats public-privé cofinancés par la Commission européenne et l'industrie.

Comment les programmes de recherche européens et nationaux s'articulent-ils ?

La Commission européenne est porteuse d'une démarche de programmes de recherche communs, mais les États membres et les industriels sont plus réservés pour deux raisons. D'une part, la coordination entre les programmes de la Commission et ceux de chacun des États membres est déjà largement assurée. D'autre part, chaque État membre souhaite conserver une certaine autonomie en matière de recherche afin de protéger son industrie.

Par ailleurs, la Commission encourage déjà largement les projets de recherche collaborative en les cofinçant avec les partenaires du secteur, dont les industriels. Cela a permis la création de réseaux et une plus grande coopération entre les différents acteurs. Ce mouvement a été amplifié puis consolidé par la création de l'ACARE (ndlr : organe de concertation entre politiques, agences et industriels) et la définition d'un agenda de recherche stratégique. L'ASD apporte son soutien à l'ACARE pour faire en sorte que la recherche cofinancée par la Commission réponde simultanément



JACQUES CIPRIANO,
DIRECTEUR DES AFFAIRES EUROPÉENNES, SAFRAN

Les programmes de recherche de l'Union Européenne structurent l'avenir de l'aéronautique

« D'année en année, les budgets alloués aux projets européens de recherche aéronautique n'ont cessé d'augmenter. Notre industrie a su montrer aux décideurs politiques qu'elle est en mesure d'apporter des solutions aux problèmes et aux enjeux sociétaux : diminuer les nuisances, améliorer les transports à moyenne et longue distance, faire bénéficier d'autres secteurs industriels de nos avancées technologiques, créer des emplois... La motivation politique qui sous-tend le Programme Cadre pour la Recherche et la Technologie est bien là : c'est l'avenir des citoyens européens qu'il s'agit de préparer. Notre défi est aujourd'hui de transformer l'essai et faire en sorte que l'Europe continue à soutenir le développement des projets de

recherche aéronautiques. Toute l'industrie doit avancer dans la même direction ! Michel Laroche, directeur R&T de Safran, a été élu à la présidence de la commission Recherche & technologie de l'ASD, où il succède à Jean-Paul Herteman, président du directoire de Safran. Marc Ventre, membre du directoire de Safran, a lui été élu à la tête du conseil de Clean Sky tandis qu'Eric Dautriat, jusqu'alors directeur Qualité de Safran, a été choisi pour diriger cette initiative technologique conjointe [JTI]. Voilà qui met Safran au cœur du dispositif européen. Non seulement ce « tiercé Safran » constitue une reconnaissance de l'expertise et du rôle pilote de notre Groupe, mais il témoigne de sa capacité à fédérer tous les acteurs concernés. »

aux besoins des citoyens et aux actions que doit mener l'industrie. Pour que la recherche soit synonyme d'avancées technologiques sur les produits mis sur les marchés, les industriels sont associés à toutes les étapes de maturation technologique : du plus amont (la recherche fondamentale à laquelle la Commission

attache une grande importance) au plus avancé (des projets de grande envergure comme Clean Sky et Sesar). Cette politique est nécessairement guidée par les vues des industriels, qui doivent proposer des solutions innovantes et rentables sur des marchés extrêmement compétitifs. Telle est la mission de l'ASD. ■