INTERSYNDICALE DE L'ONERA

LA RECHERCHE AEROSPATIALE A L'AGONIE

Châtillon, le 15 juin 2005

Au moment où l'aéronautique européenne fête l'envol de l'A380 et le succès d'ARIANE 5-ECA, les finances de l'Office National d'Etudes et de Recherches Aérospatiales (ONERA), dont près de 350 ingénieurs et techniciens ont été impliqués dans ce projet, sont au plus mal. Les reports de contrats étatiques de recherche de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et de la Direction Générale de l'Armement (DGA) ont entraîné un déficit de 14 M€ pour 2004 (soit 8% du budget).

Alors que tous les décideurs s'accordent à dire que l'effort national de recherche doit s'intensifier, l'ONERA, principal organisme public de recherche du secteur aérospatial, qui a contribué de manière décisive au positionnement de la France et de l'industrie nationale dans le secteur aérospatial (redressement de l'industrie aéronautique après-guerre, mise en place de la force de frappe à partir des années 60, développement des technologies au profit de Concorde, des gammes Airbus, Eurocopter, accès à l'espace et aux technologies spatiales, etc.), est dans une situation critique suite aux désengagements de ses tutelles.

Du fait de son rattachement à la tutelle Défense, l'ONERA ne bénéficiera pas de la hausse du budget civil de la recherche. Il ne reçoit aucune subvention de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Par ailleurs, il n'émarge plus que pour 6% des crédits de recherche amont de la DGA, alors que les industriels en reçoivent 67% et deviennent les décideurs des orientations de la recherche.

L'ONERA perd ainsi la maîtrise de la programmation de ses études et recherches et devient de plus en plus un simple prestataire de service des industriels, au détriment de la préparation de l'avenir.

Ainsi, le capital scientifique acquis au cours de plusieurs décennies d'efforts risque d'être rapidement épuisé. Ces orientations, conjuguées à l'objectif affiché de diminution de la part de subvention par rapport aux contrats, détournent l'ONERA de ses missions scientifiques et techniques à long terme. Elles le conduisent à une recherche perpétuelle de financement avec des objectifs essentiellement budgétaires et commerciaux.

Cette politique met en péril la recherche publique du secteur aérospatial qui demeure le seul outil stratégique capable d'assumer les risques intrinsèques à la recherche finalisée (moyen/long terme) d'une part et la mutualisation de grands moyens d'essais et de connaissances scientifiques d'autre part. C'est, in fine, le succès des produits industriels français et européens futurs qui est menacé. Dans le même temps, le budget américain consacré à la recherche aérospatiale est estimé à 4 fois celui de l'Europe entière et 12 fois celui de la France.

Au-delà de la question des promesses non tenues et des conséquences sur la trésorerie de l'Etablissement, les chercheurs de l'ONERA posent la question d'une clarification des relations entre l'ONERA et l'État au moins pour deux raisons fondamentales.

La première tient aux évolutions de la DGA qui est, au nom du Ministère de la Défense, l'opérateur de la tutelle de l'ONERA. En effet, ces dernières années, la DGA a évolué vers une agence d'acquisition et a perdu sa capacité à orienter les recherches, en particulier après la suppression de la Direction des Recherches et des Études Techniques (DRET). De surcroît, elle s'est recentrée très fortement sur les systèmes militaires au détriment des activités duales et civiles, qui relèvent pourtant pleinement de la mission institutionnelle de l'ONERA. La DGA, en quelque sorte juge (au titre de l'exercice de la tutelle déléguée) et partie (au titre de ses intérêts propres, situation résultant de sa restructuration), ne paraît plus avoir l'ambition ni les moyens d'assurer une tutelle qui soutienne efficacement tous les acteurs du domaine aéronautique et spatial, civil et militaire en général, et l'ONERA en particulier. Dans le même temps, les Etats-Unis, principal concurrent de l'Europe, utilisent à fond le mécanisme de la dualité pour justifier leurs programmes de recherche aérospatiale. Ajoutons que le rôle des autres ministères concernés (notamment Transport) nous semble largement insuffisant.

La seconde tient aux évolutions de l'industrie. Le nouveau positionnement de celle-ci, en grande partie privatisée et largement transnationale, pose la question de la sauvegarde des intérêts de l'Etat. En effet, les industriels revendiquent un soutien public fort pour la sauvegarde des compétences sur le territoire national. De fait, la majeure partie des fonds publics pour la recherche aérospatiale militaire comme civile leur est aujourd'hui directement affectée. La maîtrise d'œuvre des programmes leur est systématiquement déléguée ainsi que, le plus souvent, celle des projets de recherche. La recherche se trouve ainsi pilotée « par l'aval » et fortement orientée par des objectifs à court terme et des intérêts nécessairement commerciaux, peu compatibles avec l'émergence des ruptures technologiques, garantes de la compétitivité future de nos industries et de la satisfaction des besoins étatiques de nature stratégique.

Nous considérons qu'il est vital de renforcer le rôle d'intermédiaire que joue l'ONERA entre l'État et l'industrie, en lui redonnant des marges de manœuvre pour permettre une orientation plus efficace des recherches et en repensant les mécanismes d'exercice de la tutelle pour une meilleure représentation des intérêts de tous les Ministères concernés.

C'est pourquoi, nous, salariés de l'ONERA estimons de notre devoir d'alerter les décideurs politiques, étatiques et industriels sur la gravité de la situation. L'avenir de notre industrie aérospatiale nationale et européenne est en jeu !