

CLOTURE DES ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AERIEN

Le Vendredi 8 mars 2019

Intervention d'Elisabeth BORNE, Ministre chargée des Transports

Le 8 mars 2019 à Paris

Seul le prononcé fait foi

Mesdames et Messieurs les parlementaires,

Mesdames et Messieurs les élus,

Mesdames et Messieurs,

Aujourd'hui 8 mars, nous aurions pu placer la clôture de nos assises sous le patronage de Hélène BOUCHER, Jacqueline AURIOL, Caroline AIGLE, Aude LEMORDANT mais je préfère saluer toutes celles qui au quotidien, à la tête de nos compagnies, de nos constructeurs et dans chacun des métiers de l'aviation, expriment leurs talents au service du transport aérien.

Il y a presque un an, j'ai voulu que l'État réunisse l'ensemble des acteurs pour se donner un temps de réflexion collective sur l'avenir du transport aérien.

Il y a bien sûr des enjeux économiques, je sais combien ils sont dans toutes les têtes, et je les ai bien à l'esprit ! Mais pour ma part, je ne résume pas le transport aérien à cette seule question. La transition écologique, l'aménagement du territoire, la capacité à innover, sont des enjeux tout aussi essentiels.

Je sais l'attente créée par ces Assises, et même disons-le une certaine impatience. Je le prends comme un encouragement !

J'assume que nous ayons pris tout le temps nécessaire pour ces travaux.

D'abord, parce que se doter tous ensemble d'une vision transversale, à long terme, sur un secteur aussi stratégique et complexe, justifie de prendre du temps.

Ensuite parce que l'année 2018 n'a pas été mince en actualités pour le transport aérien. Et j'ai voulu que nous tenions compte de ces changements dans les réflexions.

Aujourd'hui, l'ampleur des travaux réalisés est inédite. Pour cela je voudrais ici vous remercier, professionnels, citoyens, élus et personnels de la Direction générale de l'aviation civile et des autres directions et ministères, vous qui avez mobilisé votre énergie et votre expertise sur cette démarche. Mes remerciements particulièrement appuyés vont aux présidents de thèmes.

Vous avez contribué, par l'impulsion donnée à ces travaux, votre pleine implication, à la qualité des débats et permis l'émergence de très nombreuses propositions et pistes de travail.

La liberté d'expression qui a prévalu pendant ces Assises (j'ai parlé à plusieurs reprises de discussions sans tabou) a permis de mettre sur la table un grand nombre d'idées.

Chacun a ses idées, ses priorités, ses intérêts qui, pris séparément, sont très légitimes mais qui peuvent aussi s'opposer. Le rôle de l'Etat est de prendre en considération tous ces points de

vue, parfois divergents, et de faire prévaloir l'intérêt général, dans le souci de répondre aux exigences d'un transport aérien fluide, performant et durable.

* *

Car, vous avez, vous professionnels de l'aérien et élus, tout au long de ces Assises, rappelé régulièrement, avec raison, combien le transport aérien est stratégique pour notre pays et, au-delà, pour le monde.

Dans un contexte où l'acceptabilité d'une croissance sans limite du transport aérien ne peut être considérée comme acquise, nous devons nous interroger sur son rôle dans la grande nation aéronautique qu'est notre pays.

Nous devons fonder notre vision en considérant son importance et sa pertinence – indéniable – pour notre économie, pour la connectivité de notre pays et la mobilité de nos concitoyens. Mais, au moment où de nombreuses attentes sociétales s'expriment dans notre pays, soyons conscients que cette vision, relève du défi. Je suis prête à le relever mais il faut que chacun en prenne sa part.

C'est la raison pour laquelle le résultat de nos Assises porte une stratégie nationale collective pour la période qui s'ouvre jusqu'en 2025.

Entendons-nous sur le cadre et l'objet de cette stratégie. Elle doit, au-delà d'une simple liste de mesures, fixer un cap et organiser l'action publique sur le temps long, dans tous les domaines, au service d'une vision : « Assurer le développement durable d'un transport aérien français performant au niveau mondial, et outil de connectivité pour chacun de nos territoires », qu'il s'agisse du territoire métropolitain comme des territoires ultramarins, des métropoles comme des territoires ruraux.

En cela, cette stratégie a vocation naturellement à guider les actions de l'Etat, mais elle doit aussi offrir à chacun des acteurs de l'aérien, une référence, commune et les inviter à y inscrire leurs propres actions.

Pour décliner cette vision, je voudrais partager avec vous quatre grandes convictions que j'ai pour l'avenir du transport aérien, elles sont autant d'axes de cette stratégie.

Ces axes ont chacun vocation à être soutenus par des actions immédiates, ou de plus long terme, dont la source se trouvera, souvent, dans les travaux fondateurs des Assises.

* *

Ma 1^{ère} conviction, qui est aussi une mise en garde, c'est qu'il n'y aura pas de développement pérenne du transport aérien si on ne crée pas toutes les conditions de son acceptabilité.

Le 1^{er} axe stratégique est donc consacré à l'impératif de transition écologique pour notre aviation.

Si j'ai décidé de placer l'environnement en tête des axes de cette stratégie. C'est pour affirmer une responsabilité à la hauteur de l'ambition que notre pays a démontrée pour l'avenir de notre planète. Je n'oublie pas que c'est au bord des pistes du Bourget qu'a été signé l'accord de Paris sur le climat.

Quand le défi est global, le bon cadre d'action est forcément international.

Loin des idées reçues, le transport aérien est le premier secteur économique à s'être doté d'un dispositif de compensation carbone au niveau mondial.

Soixante-seize États, parmi lesquels les États-Unis et la Chine, dont les émissions totales représentent les $\frac{3}{4}$ de l'activité aérienne internationale, se sont engagés à participer de manière

volontaire à ce dispositif porté par l'Organisation de l'aviation civile internationale ; je tiens à ce que la France continue à jouer un rôle moteur dans ce dispositif.

J'assume de dire, ici, au sein du ministère de la transition écologique et solidaire que le transport aérien prend sa part au défi climatique.

Nous devons continuer à démontrer la capacité du secteur à être force de propositions.

Nous le ferons notamment au sein de l'Europe où existe déjà un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Je pense qu'il pourrait être rendu plus efficient renforçant les incitations des compagnies aériennes à réduire leurs émissions.

Les efforts de l'industrie aéronautique pour atteindre ces objectifs environnementaux, nous les partageons dans le cadre du Conseil pour la recherche aéronautique civile, le CORAC, qui est un exemple remarquable de la capacité d'une filière, et de l'Etat, d'avancer de concert sur des objectifs industriels.

La feuille de route du CORAC adoptée en 2017 a consacré comme une des priorités la réduction de l'empreinte environnementale. Et, comme vous le savez, j'ai décidé de sanctuariser le soutien de l'État à la recherche à hauteur de 135 millions d'euros par an sur cinq ans, dans le cadre du Grand Plan d'Investissement.

L'enjeu est simple mais de taille : préparer la prochaine génération d'aéronefs, celle de 2025-2030, mais aussi inventer des aéronefs plus « disruptifs » tels que l'avion à énergie optimisée ou l'avion connecté, voire un jour autonome.

Pour préparer ces aéronefs de demain, cette dynamique doit être complétée.

Je vous annonce que notre pays se dotera de deux feuilles de route précises.

D'une part sur les biocarburants aéronautiques, avec l'objectif de structurer une filière de carburants alternatifs et de se doter d'une trajectoire de déploiement réaliste avec un premier objectif de substitution de 2% en 2025. Et d'autre part sur la biodiversité, pour mieux prendre en compte la protection et la valorisation de la biodiversité aéroportuaire, dans le cadre de la Stratégie nationale pour la biodiversité.

Quand j'évoquais précédemment l'importance de prendre en compte l'acceptabilité du transport aérien, je pensais tout particulièrement aux riverains qui ne peuvent pas être les perdants de la croissance du trafic. Nous devons leur apporter des réponses à la hauteur.

La Stratégie intègre donc pleinement cette dimension et présente des pistes d'actions très concrètes. Je pense par exemple à la généralisation des descentes continues à Paris Charles de Gaulle, à l'horizon 2023.

Les riverains ont aussi besoin d'être accompagnés. Il existe aujourd'hui une aide à l'insonorisation, mais dont le délai de traitement est très long, trop long.

Un dossier à CDG ou au Bourget peut mettre 4 ans pour être traité, je ne peux pas m'y résoudre.

Aussi, je vous annonce que nous doterons ce dispositif de ressources supplémentaires, à hauteur de 10M€ par an.

Ceci permettra un retour à un délai normal de traitement des dossiers, et une amélioration concrète pour des milliers de riverains. Je demanderai par ailleurs aux services de l'Etat dans les territoires de conforter l'animation régulière et équilibrée des Commissions consultatives de l'environnement.

Enfin, en écho à la mobilisation des élus des territoires concernés, et je voudrais saluer Zivka PARK qui est parmi nous, je me félicite que les problématiques des riverains puisse être

intégrées dans le cadre de l'examen au Parlement du projet de loi PACTE dans ses dispositions relatives à la privatisation du groupe ADP : les mesures de plafonnement des mouvements et de couvre-feu à Orly seront bientôt inscrites dans la loi. Et je souhaite aussi que ce texte soit l'occasion de sanctuariser la contribution volontaire d'ADP au Fonds de Compensation des nuisances aéroportuaires.

La 2ème conviction que je voudrais partager, c'est que nous pouvons collectivement faire mieux pour la compétitivité économique de notre pavillon.

Le 2ème axe stratégique vise donc à assurer la performance du transport aérien français pour permettre à notre pavillon de tirer les bénéfices de la croissance du secteur.

Pour gagner la bataille de la compétitivité économique et de l'emploi, nous devons jouer collectif et chacun doit prendre sa part.

Je sais que le transport aérien supporte un niveau conséquent de taxes et de charges (l'équivalent de près de 50% du prix d'un billet). Il pèse sur la compétitivité de nos compagnies aériennes et de nos hubs.

Le Gouvernement, assumant ses responsabilités, a rendu effectifs plusieurs dizaines de millions d'euros de baisse de charges avec, Vincent CAPO-CANELLAS l'a rappelé :

- Une baisse, depuis le 1er avril 2018, de la Taxe d'aéroport (TAP) de l'ordre de 50 M€ ;
 - Une augmentation de l'abattement pour les passagers en correspondance à compter du 1er avril 2019, qui renforcera la compétitivité du hub de Paris;
 - Une mise à contribution des commerces des aéroports franciliens pour le financement des missions de sécurité et sûreté aéroportuaires ;
 - La poursuite de la baisse des taux de redevance de route pour un montant de 100 M€.
- Au total, au terme de ces Assises, les compagnies aériennes bénéficieront d'un allègement de charges de près de 220M€ entre 2018 et 2019.

Alors, je sais que beaucoup dans cette salle trouveront que c'est trop peu. Je veux aussi vous mettre en garde, avec une certaine franchise.

Il s'agit d'un effort que l'Etat accomplit à un moment où, ce qui s'exprime dans le pays, n'est pas spontanément un soutien à la compétitivité de notre transport aérien. Cela n'allait donc pas de soi. Et si nous assumons ce choix, c'est bien parce que nous croyons dans la nécessité de soutenir notre pavillon et que nous en faisons une question stratégique.

Par ailleurs, dans un monde globalisé, le transport aérien n'est pas le seul secteur à faire face à une concurrence féroce. Et la performance et la réussite des compagnies françaises, comme de toutes les autres entreprises, est d'abord entre les mains de leurs dirigeants et de leurs salariés. Nous sommes et seront toujours à leurs côtés, chacun dans son rôle.

Je voudrais à ce titre saluer la qualité du dialogue social établi entre la nouvelle direction et les partenaires sociaux d'Air France-KLM. Je les invite à poursuivre dans cette voie.

La récente opération boursière, menée par l'Etat néerlandais n'entame en rien, au contraire, le soutien de l'Etat français qui demeure total.

Nous serons vigilants à ce que les conditions soient maintenues pour que, dans le respect des intérêts d'Air France, le groupe reste un leader en Europe et dans le monde, en se fondant notamment sur la complémentarité de ses réseaux et de ses hubs.

La compétitivité, c'est aussi s'assurer de la juste répartition de la valeur ajoutée entre les compagnies et les aéroports.

Le projet de Loi PACTE prévoit sur ce point que le Gouvernement puisse agir par ordonnance pour porter une réforme de l'Autorité de supervision indépendante (ASI).

Mon engagement est clair : nous renforcerons son indépendance, mais aussi ses pouvoirs afin de veiller au juste équilibre des relations entre les aéroports et les compagnies aériennes. Nos décisions interviendront d'ici l'automne.

Être performant, c'est aussi pouvoir sortir de certaines lourdeurs administratives, sans jamais compromettre les principes absolus de sécurité et sûreté aérienne.

Nous avons donc élaboré ensemble un plan de simplification d'une cinquantaine de mesures, dont certaines ont d'ores et déjà été mises en place.

Je sais que la FNAM, cher Alain BATTISTI, a porté la nécessité de cet élan de simplification. Un grand nombre des mesures que vous proposiez, ont été reprises. Ma volonté est de poursuivre dans cette voie pour simplifier la vie de nos compagnies.

Cette simplification, c'est par exemple : une meilleure organisation de la DSAC et de l'OSAC pour plus de fluidité dans le traitement des demandes des compagnies aériennes, avec un meilleur suivi, la mise en place de guichets uniques, ou encore la dématérialisation de procédures.

J'ai entendu d'autres demandes de simplification concernant les règles sociales.

J'y suis ouverte dès lors que les mesures demandées résultent d'une concertation entre les partenaires sociaux. Je les invite donc à se saisir de ces sujets.

Le niveau des cotisations sociales a été également très débattu et j'ai souhaité que des inspecteurs de mon ministère et du ministère du travail étudient de près l'écart qui peut exister avec d'autres pays.

Ce chantier est délicat.

D'abord, parce qu'il est difficile de comparer des systèmes de protection d'un pays à l'autre.

Ensuite, parce que le système français repose sur un principe de solidarité.

Une baisse des cotisations mal maîtrisée pourrait altérer son efficacité. Le Gouvernement n'entend pas non plus diminuer les prestations pour permettre une baisse des cotisations. C'est dans ce cadre que les travaux vont se poursuivre.

Être performant, enfin, c'est se donner les moyens de trouver une réponse aux difficultés de recrutement. Je souhaite rappeler deux chiffres, que Jean-Dominique CHERTIER a évoqué : 25% des effectifs du secteur partiront en retraite d'ici une dizaine d'années.

Et 22 000 emplois seront ainsi à pourvoir à l'horizon 2030. L'État entend être un facilitateur de la négociation sociale en accompagnant les partenaires sociaux dans la conclusion d'un engagement de développement de l'emploi et des compétences (EDEC).

Il y a une autre réalité sociale qu'il nous faut regarder en face. Plus de 100 000 salariés travaillent pour le secteur aérien en France dont 30 000 ne sont couverts par aucune convention collective. Cette situation introduit une distorsion entre salariés d'une part, et entre entreprises, d'autre part.

Je souhaite que les partenaires sociaux s'engagent dans une négociation dont l'objectif sera d'élaborer une convention collective nationale couvrant l'ensemble des salariés du secteur aérien, dans le respect des spécificités sectorielles ou catégorielles, et des règles de représentativité syndicale actuelles.

Avec une telle convention, le secteur pourra ainsi se fixer un socle de droits et de garanties sociales communs à toutes les entreprises. Ce sera un changement complet de cadre pour lutter contre le dumping social.

Cette convention permettra aussi d'aborder des vrais sujets de fond qui ne peuvent se traiter que dans un ensemble commun comme l'emploi ou la prévoyance / santé.

La volonté des partenaires sociaux de s'engager dans cette démarche participe de la démocratie sociale et est porteuse de sens pour l'avenir du secteur.

C'est un chantier majeur dont je mesure l'ampleur, et je n'ai pas de doute que chacun de vous y sera attentif et vigilant.

Pour sa part au niveau national, dans le cadre d'un plan d'actions et de contrôles, l'État va intensifier la lutte contre la fraude en mobilisant les services interministériels pour lutter contre le travail illégal, le travail dissimulé et le non recouvrement de certaines cotisations.

De la même façon, l'État sera attentif au respect des règles du jeu en défendant sans cesse, à l'échelle européenne et internationale, un marché aérien où la concurrence loyale doit devenir une réalité. C'est le sens de la « déclaration commune sur un agenda social dans l'aviation » que j'ai co-signée en octobre avec 5 de mes homologues européens.

La Commission vient de publier son rapport sur cet agenda social : il s'agit d'un 1er pas et les autorités françaises participeront activement, au niveau européen à l'amélioration de la situation des salariés du secteur de l'aérien.

C'est aussi le sens des clauses de concurrence loyale qui accompagnent désormais les accords de services aériens conclus avec les pays tiers.

La 3ème conviction que je voudrais partager avec vous, tient à la conception même que l'on se fait du transport aérien.

Je considère que c'est un outil essentiel au désenclavement des territoires. Car il y a des politiques publiques pour l'aérien. Mais le transport aérien est aussi un instrument de nos politiques publiques.

Comme vous le savez, nous avons engagé dans une profonde réorientation de nos investissements dans les transports.

Pendant des décennies d'une politique du tout-TGV, beaucoup de territoires se sont trouvés laissés à eux-mêmes, avec comme seul horizon des promesses irréalistes de grandes infrastructures.

Je préfère que l'on investisse dans une bonne desserte aérienne entre certaines de nos villes moyennes et la capitale que de continuer de promettre des lignes à grande vitesse ou des autoroutes.

Non seulement elles ne répondent pas forcément aux besoins, mais en plus, il faut être franc, elles n'ont aucune chance de voir le jour avant de nombreuses années ou au prix d'investissements financiers colossaux. Mon crédo, c'est d'apporter les réponses adaptées, et donc d'abord des réponses efficaces et rapides aux territoires.

Quand vous vivez à Castres, à Aurillac, au Puy-en-Velay, la desserte aérienne vers Paris est le lien qui vous unit rapidement à la capitale. Il est le maillon indispensable sans lequel les entreprises et les emplois ne resteraient pas dans ces territoires. L'aviation est un outil de développement économique affirmé, ouvrant les territoires à l'échelle du pays, de l'Europe et du monde.

Le troisième axe stratégique vise donc à connecter efficacement nos territoires aux flux du trafic aérien.

Nous devons prendre en compte la nouvelle réalité institutionnelle issue de la loi NOTRe, et agir en partenariat avec les collectivités territoriales et tout particulièrement les Régions, cheffes de file pour l'aménagement du territoire et le développement économique.

Ce partenariat sera renforcé, notamment, en s'appuyant sur les stratégies aéroportuaires que les régions souhaiteront, ou ont déjà mises en place. A cet égard, en réponse à la demande de nombreux élus locaux, nous allons confirmer les champs d'intervention possibles des différentes collectivités locales dans le transport aérien, notamment au titre du développement économique et touristique.

Nous devons aussi capitaliser sur la pertinence que représentent les Lignes d'Aménagement du Territoire.

Je suis fier d'avoir quadruplé le budget consacré au financement de ces lignes en 2019. L'effet s'en fait déjà sentir. Le 13 février a eu lieu la signature de conventions de délégations de service public pour les liaisons entre Limoges et Paris et Limoges et Lyon. J'ai pu également annoncer lundi à Castres un engagement très attendu de l'État à hauteur de 4 millions d'euros. Cette semaine encore, j'ai pu signer l'arrêté permettant le maintien d'une desserte entre Quimper et Paris.

Ces subventions sont indispensables, je les assume. Mais la fiabilité de ces liaisons et la qualité de service doivent être au rendez-vous. Je souhaite à cet égard que les conditions d'accueil des LAT dans les aéroports franciliens soient améliorées et je prévois d'en inscrire les principes dans le cahier des charges qui sera applicable au groupe ADP.

Relier nos territoires, c'est aussi agir sur les droits de trafic, pour soutenir la desserte de nos aéroports métropolitains et ultramarins.

D'ores et déjà des négociations bilatérales conduites avec la Chine, la Russie et l'Inde ont permis d'aboutir à une augmentation du nombre de points sur le territoire pouvant être desservis pour des liaisons avec ces pays.

D'autres négociations sont également programmées qui permettront, elles aussi d'élargir les possibilités pour la connectivité des territoires concernés vers d'autres destinations.

Et je veux ici tout particulièrement souligner la place des territoires ultra marins qui, plus que tout autre, ont un besoin essentiel d'aviation pour assurer la continuité territoriale avec la métropole.

Nous avons aussi un enjeu de mieux connecter chacun de ces territoires à son environnement régional. Ceci sera facilité par la mise en place des conférences périodiques de consultation par bassin (Océan indien, Antilles-Guyane) sur les sujets d'attractivité et de connectivité aérienne pour être à la hauteur de l'ambition de notre pays de rayonner partout dans le monde.

Parce que les territoires ce sont surtout des femmes et des hommes qui y vivent, la Stratégie nationale vise également à mettre le passager au cœur du voyage aérien en facilitant les déplacements dans le respect de l'impératif de sécurité et de sûreté des vols.

D'où l'importance d'un circuit passager « de porte à porte », le plus fluide possible malgré un contexte de croissance du trafic et d'évolution constante de la menace. Le défi est de taille. Je ne l'ignore pas.

Reconnaissons-le - il est plus difficile aujourd'hui de voyager par les airs. La menace terroriste, le nécessaire contrôle aux frontières, l'accès même aux aéroports sont autant d'étape d'un parcours qui sans cesse s'allonge.

Il impose des délais de précaution souvent plus longs.

D'ores et déjà, nous avons levé certaines de ces contraintes avec : la fin du double contrôle pour Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon dans le sens métropole-Outre-mer ; la validation de l'utilisation des sas PARAFE par les mineurs à partir de 12 ans ; et je vous annonce que l'Etat étendra les dispenses de visa DOM et COM pour les titulaires de visas Schengen afin de faciliter les formalités des touristes se rendant outre-mer.

Ces mesures continueront à fluidifier le circuit passager.

Elles viennent en complément d'une mobilisation des services de l'Etat et, plus largement, de toute la communauté du transport aérien qui a permis de ne pas revivre en 2018 les temps d'attente aux frontières inacceptables que nous avons vécu à l'été précédent.

Cette coordination sera renforcée par la constitution d'un groupe de contact, désormais permanent, associant services de l'Etat et professionnels du secteur autour des sujets de facilitation et de qualification des Points de passages frontaliers. Les résultats sont là avec, par exemple, la réouverture des services aériens intra-Schengen pour l'aéroport de Toulouse-Montaudou.

Nous ferons en sorte que d'autres facilitations suivent dans les prochains mois. Par exemple, en déployant en 2020 des bornes « pré-check » dans le souci d'accélérer le passage aux aubettes.

La Stratégie entend compléter cet effort en favorisant l'innovation technologique et opérationnelle à l'instar du programme « vision sûreté 2 » que j'ai lancé au cours des Assises.

L'objectif est d'encourager l'amélioration du niveau de sûreté et la qualité de service tout en préservant la compétitivité des opérateurs nationaux par une maîtrise des coûts.

Enfin, 4ème conviction, nous ne sommes pas un pays aéronautique comme les autres.

Nous sommes son berceau et un des acteurs les plus actifs et puissants au monde. C'est une chance, une fierté, bien sûr. C'est aussi une responsabilité, celle de préparer le transport aérien de demain. C'est là le quatrième et dernier axe de cette stratégie.

Adopter une stratégie pour 2025 nous offre un horizon de relativement court terme pour déployer rapidement nos actions. Mais nous devons nous projeter plus loin avec une réflexion prospective sur le transport aérien à l'horizon 2050, pour garder un temps d'avance sur un monde en perpétuel mouvement.

La France bénéficie d'une expertise internationalement reconnue, et je veillerai à ce que notre pays continue d'être un acteur incontournable des coopérations techniques entre Etats. L'aérien est un vecteur de rayonnement de la France. Pour ce faire j'ai demandé à la DGAC de renforcer ses programmes de formation et d'intensifier son accompagnement des différentes associations professionnelles.

Qu'il s'agisse de l'évolution de la filière des drones civils ou de la cybersécurité dans l'aérien, nous devons être à la pointe de ces domaines en développement accéléré.

Nous serons aussi à vos côtés pour porter les innovations au service des passagers et des nouvelles mobilités, qu'il s'agisse de favoriser la desserte des aéroports au moyen de transports moins polluants ou de l'inscrire résolument dans une approche intermodale.

Jean-Baptiste DJEBBARI a rappelé l'importance de ces enjeux et du travail accompli, par l'ouverture de l'accès aux données dans le domaine de l'aérien ou l'accompagnement de projets par exemple dans le cadre de la Green Tech verte -, l'Etat veillera à faciliter cette innovation et ces nouvelles mobilités qui forgeront aussi le transport aérien de demain.

Vous le voyez, cette Stratégie nous offre un horizon de travail complet, ambitieux, équilibré et affirmé dans lequel j'entends inscrire pleinement l'action de l'Etat. Il importe qu'une attention

continue à sa bonne application et à son animation puisse être garantie. Je demanderai à cet effet au Conseil Supérieur de l'Aviation Civile (CSAC) d'assurer le suivi régulier de cette Stratégie. Le conseil sera réinstallé d'ici l'été.

Je tiens à vous remercier à nouveau très sincèrement de votre contribution à cette démarche. Elle est inédite dans le domaine de l'aérien, et elle nous oblige collectivement !

La présentation de notre stratégie aujourd'hui est certes la fin d'une première mobilisation, mais elle est surtout le début d'une nouvelle phase résolument tournée vers l'action, et dont la dynamique est entre les mains de tous.

Je compte donc sur chacun ici pour faire sienne et faire vivre la stratégie nationale du transport aérien français et répondre ainsi ensemble aux défis qui se présentent à nous.

Je vous remercie.

Seul le prononcé fait foi