



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## construction aéronautique

Question orale n° 531

### Texte de la question

M. Dominique Baudis attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le budget 1999 concernant le soutien à la recherche aéronautique civile. Il marquera une légère progression par rapport à 1998 confirmant la volonté de l'Etat de soutenir les efforts de préparation de l'avenir de notre industrie. Néanmoins, Airbus doit, dès le début des années 2000, renforcer sa présence sur le créneau des très gros porteurs qui représenteront environ 25 % du marché sur les 20 prochaines années et sur lequel Boeing reste dominant avec le B 747. Les spécificités techniques du projet, les contraintes opérationnelles auxquelles auront à faire face les avions de demain et la compétition féroce que se livrent les constructeurs nécessitent dès maintenant un accroissement de l'effort de recherche et de développements technologiques que les crédits actuels sont loin de pouvoir supporter. Aussi, souhaiterait-il connaître les intentions du Gouvernement sur les mesures budgétaires à prendre pour accorder à l'industrie française un soutien équivalent à celui pratiqué aux Etats-Unis, qui devrait conduire à court terme à un quintuplement des aides à la recherche et aux développements technologiques.

### Texte de la réponse

M. le président. M. Dominique Baudis a présenté une question, n° 531, ainsi rédigée:

«M. Dominique Baudis attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le budget 1999 concernant le soutien à la recherche aéronautique civile. Il marquera une légère progression par rapport à 1998 confirmant la volonté de l'Etat de soutenir les efforts de préparation de l'avenir de notre industrie. Néanmoins, Airbus doit, dès le début des années 2000, renforcer sa présence sur le créneau des très gros porteurs qui représenteront environ 25 % du marché sur les vingt prochaines années et sur lequel Boeing reste dominant avec le B 747. Les spécificités techniques du projet, les contraintes opérationnelles auxquelles auront à faire face les avions de demain et la compétition féroce que se livrent les constructeurs nécessitent dès maintenant un accroissement de l'effort de recherche et de développements technologiques que les crédits actuels sont loin de pouvoir supporter. Aussi souhaiterait-il connaître les intentions du Gouvernement sur les mesures budgétaires à prendre pour accorder à l'industrie française un soutien équivalent à celui pratiqué aux Etats-Unis, qui devrait conduire à court terme à un quintuplement des aides à la recherche et aux développements technologiques.»

La parole est à M. Dominique Baudis, pour exposer sa question.

M. Dominique Baudis. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, les crédits affectés au soutien à la recherche aéronautique et civile dans le projet de budget pour 1999 marquent une légère progression par rapport à 1998 puisqu'ils s'élèveront à 680 millions de francs. C'est évidemment une bonne chose. Néanmoins, Airbus doit, dès le début des années 2000, renforcer sa présence sur le nouveau créneau des très gros porteurs, qui représenteront environ le quart du marché aéronautique mondial au cours des vingt prochaines années, créneau sur lequel Boeing occupe, pour le moment, une situation de monopole avec le B 747.

Les spécificités techniques d'un très gros porteur - la taille, la masse, la souplesse de la structure -, les

contraires opérationnelles auxquelles auront à faire face les avions de demain - gestion du trafic, normes d'environnement et de sécurité -, la compétition terrible que se livrent les constructeurs sur les coûts, les délais, les services offerts aux clients exigent dès maintenant un accroissement considérable de l'effort de recherche et de développements technologiques que les crédits annuels, même en augmentation, sont loin de pouvoir supporter.

Monsieur le ministre, pour la visibilité, dans les années à venir, du développement de notre industrie aéronautique un engagement pluriannuel me semble nécessaire. Pour en mesurer l'importance, il suffit de savoir que les États-Unis consacrent, à la recherche aéronautique et spatiale, des aides cinq fois supérieures aux nôtres.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous posez une question très importante. Ce gouvernement, comme les précédents d'ailleurs, a toujours placé le secteur de la construction aéronautique au premier rang de ses priorités. C'est ainsi qu'il a en permanence apporté son soutien à l'effort de recherche technologique conduit par Aérospatiale. Grâce à cette action, l'avionneur français a acquis des compétences et un savoir-faire maintenant mondialement reconnu de premier plan. Les appareils Airbus témoignent de ce haut niveau d'excellence.

En quelques années, le constructeur européen a développé une famille de produits modernes, bien adaptés à la demande des compagnies aériennes et qui connaissent d'importants succès commerciaux. Airbus a ainsi pris une part du marché mondial voisine de 40 %. Cependant, le constructeur estime indispensable de poursuivre son effort de développement afin de combler les lacunes qui existent encore dans sa gamme, d'où le problème du gros porteur. Airbus est, en particulier, en situation d'infériorité sur le créneau des avions de grande capacité, contrairement à Boeing-McDonnell Douglas. C'est dans l'objectif de mettre un terme à cette situation qu'Airbus a entrepris l'étude d'une famille d'avions entièrement nouvelle appelée A 3 XX. Vous avez souligné, monsieur Baudis, que les gros porteurs représenteront dans l'avenir environ le quart du marché mondial, mais leur importance sera plus grande encore en termes de valeur ajoutée.

M. Dominique Baudis. J'évoquais le nombre d'avions !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous avez raison, mais je veux insister sur ce point: la valeur ajoutée très importante que représentent ces avions se répercute sur l'ensemble de la gamme et sur les équilibres de l'entreprise elle-même.

Le Gouvernement est très attentif à ce projet. Il suit les travaux qui sont menés dans ce cadre par Airbus et tous les partenaires concernés dans un esprit positif et ouvert. Les enjeux sont d'une importance essentielle à la fois pour Airbus et pour l'avenir de l'aéronautique européenne. Les industriels poursuivent l'évaluation de ce projet dans l'objectif d'aboutir très prochainement à des propositions précises de programme.

Je puis vous assurer que le Gouvernement est prêt à examiner avec la plus grande attention une demande de soutien qui lui serait alors adressée pour la réalisation de cette opération. En effet, je partage votre point de vue sur ce qui se passe outre-Atlantique. Les aides accordées par les États-Unis en la matière ne sont pas toujours directes; elles se font notamment par l'intermédiaire de dépenses militaires et nous n'avons pas à rougir de celles que nous accordons, d'autant qu'un accord euro-américain de 1992 permet le financement par des avances remboursables des programmes nouveaux à hauteur de 33 % des dépenses de développement. Ce soutien prendra le relais de l'effort déjà fait au titre des crédits de soutien à la recherche inscrits au projet de budget pour 1999 qui, comme vous l'avez souligné, marquent, par rapport aux années antérieures, une augmentation non négligeable.

La concurrence internationale est très vive et ce projet est de nature à améliorer la position d'Airbus. Nous devons également à tout prix mesurer les liens avec nos partenaires européens et construire un groupe capable de mieux affronter cette concurrence. Le Gouvernement s'est prononcé en faveur de la transformation du GIE Airbus en société européenne de plein exercice. Cette réforme implique que les pouvoirs soient répartis de manière à respecter les équilibres actuels issus des capacités et des compétences de chacun, sans donner à un acteur ou à un groupe d'acteurs la possibilité de diriger le futur ensemble.

A ce stade, vous connaissez la préférence du Gouvernement pour un rapprochement prioritaire entre DASA, BAE et Aérospatiale. Mais le contexte évolue, vous le savez également. On parle de fusion entre BAE et DASA. Comme l'a déclaré le Premier ministre en marge du sommet franco-britannique, le Gouvernement considère que, si cette fusion était confirmée, Aérospatiale devrait alors négocier avec un seul interlocuteur au lieu de deux, de manière à ce que soit préservé l'équilibre entre les nations et entre les potentiels industriels pour

développer la gamme d'avions que vous souhaitez, monsieur Baudis.

### Données clés

**Auteur :** [M. Dominique Baudis](#)

**Circonscription :** Haute-Garonne (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 531

**Rubrique :** Industrie

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 7 décembre 1998, page 6605

**Réponse publiée le :** 9 décembre 1998, page 10164

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 7 décembre 1998