



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

construction aéronautique

Question écrite n° 124740

Texte de la question

M. Roland Muzeau appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur le rôle déterminant et l'importance stratégique que revêt le secteur aéronautique et spatial pour l'avenir du développement industriel de notre pays. Il s'inquiète de constater que, si les perspectives d'avenir de cette industrie sont grandes, elles se conjuguent aussi avec d'importants dysfonctionnements comme le montrent les difficultés rencontrées dans la production de l'A380, des retards de l'A400 M ou le lancement de l'A350. Aujourd'hui, seuls de grands groupes privés se partagent le marché du transport aérien. Ils définissent seuls les moyens civils et militaires de la Nation en privilégiant les stratégies commerciales sur la satisfaction des attentes et des besoins de notre pays et de sa population. Il s'interroge sur l'opportunité d'une participation majoritaire de l'État au capital des entreprises concernées, laquelle permettrait aux représentants de la Nation de définir avec les acteurs de ce secteur, compagnies aériennes, avionneurs, motoristes, salariés, associations de consommateurs, chefs d'état-major des armées, les besoins en matière de transport aérien et de défense nationale. Il estime nécessaire de conserver l'industrie aéronautique et spatiale sous contrôle public à l'abri des marchés financiers et de rentabilité financière. En conséquence, il lui demande s'il ne conviendrait pas d'associer aujourd'hui les salariés et leurs représentants à la définition des stratégies industrielles de ces groupes et à la définition des besoins du secteur. Il lui demande de clarifier la stratégie du Gouvernement en matière de politique industrielle et de lui préciser les mesures qu'il entend prendre pour éviter les suppressions de postes et permettre de garantir le développement de cette activité déterminante pour la renommée de la France. Il lui demande de faire en sorte que le nécessaire soutien à cette filière soit à la hauteur de l'excellence professionnelle de ses salariés et du caractère vital des enjeux en cause, en termes de croissance industrielle et d'indépendance nationale.

Texte de la réponse

La construction aéronautique est une activité stratégique pour la France que ce soit en termes de croissance et de développement économique, d'emplois ou d'équilibre des échanges. Cette activité constitue également un élément indiscutable de souveraineté. Dans un contexte européen et international particulièrement concurrentiel, le secteur aéronautique civil français a acquis, au plan mondial, une place de tout premier plan : - Airbus est leader mondial des avions civils de plus de 100 places (en nombres de commandes annuelles et en livraisons), - Eurocopter est le leader mondial des hélicoptères civils et parapublics, - Snecma est un des premiers constructeurs mondiaux de turboréacteur d'avions et leader mondial dans le cadre du consortium CFM International, - Turboméca est le leader mondial des turbines d'hélicoptères civils, Labinal leader mondial du câblage, Messier Bugatti celui des freins en carbone et Aircelle est un des principaux constructeurs mondiaux de nacelles. Le secteur représente plus de 300 000 emplois pour un chiffre d'affaires de 34 Md€ et génère une balance commerciale positive de 18 Md€. Il s'appuie sur un marché mondial du transport aérien dont les prévisions de croissance à moyen terme ne sont pas remises en cause. Dans ce contexte, la filière qui a embauché près de 30 000 salariés entre 2008 et 2010, annonce près de 10 000 recrutements à court terme. Les retards de grands programmes aéronautiques qui ont, par le passé, fragilisé la filière, ne sont plus d'actualité : le

programme A380 est maintenant stabilisé et Airbus a livré les 20 appareils prévus en 2011 ; le programme militaire A400M est de son côté en bonne voie, avec des résultats d'essais très favorables démontrant la qualité des options technologiques retenues. Les retards annoncés sur l'A350 sont, quant à eux, très en deçà des retards régulièrement constatés pour de tels programmes, notamment ceux de son concurrent direct, le B787 de Boeing. La concentration des compétences françaises en matière aéronautique dans un nombre restreint de grands groupes à rayonnement mondial est un élément de cohérence des efforts nationaux qui se traduisent dans des choix technologiques et commerciaux qui ont fait la démonstration de leur pertinence sur le marché mondial. C'est aussi structurellement une nécessité face à la taille des concurrents étrangers, qu'ils soient avionneurs ou équipementiers. Du fait de leur caractère stratégique, l'Etat est actionnaire direct ou indirect des principaux grands acteurs du secteur (EADS, SAFRAN, THALES...) et les représentants publics, au sein des conseils d'administration, sont garants des intérêts nationaux dans les prises de décision de ces entreprises. Au-delà de son rôle d'actionnaire, le Gouvernement est conscient de la nécessité d'une forte cohérence entre les orientations des entreprises de la filière aéronautique et les objectifs de création d'emplois et de richesses sur le territoire national. Dans ce but, en 2007, le ministre des Transports a mis en place le Conseil pour l'orientation de la recherche aéronautique civile (CORAC) pour coordonner les efforts de recherche privés et publics dans le secteur. Plus récemment, en 2009, le ministre de l'Industrie et le ministre des Transports ont instauré le Comité stratégique pour la filière aéronautique qui regroupe l'ensemble des acteurs de la construction aéronautique : entreprises, centres de recherche et de formation, administrations concernées, syndicats professionnels et organisations syndicales représentatives. Le comité, qui rendra son premier rapport dans le cadre de la Conférence nationale de l'industrie, début 2012, est un lieu d'échange naturel pour les acteurs de la filière où les représentants des salariés entretiennent des échanges constructifs avec les représentants des entreprises, notamment des grands groupes. Ce dispositif permet la définition d'une stratégie d'action nationale concertée, qui est un outil fort de la création d'une compétitivité source d'emplois. Enfin, le Gouvernement a mis en place ou renforcé plusieurs dispositifs pour accompagner l'industrie aéronautique : - le Programme d'investissement d'avenir a ouvert une enveloppe de 1,5 Md€ destinée à soutenir l'industrie aéronautique pour la mise en oeuvre des avions et des hélicoptères du futur. Cette enveloppe soutiendra des démonstrateurs technologiques identifiés par le CORAC (Composite, Moteur du futur, Cockpit du futur, Train d'atterrissage électrique...) et des travaux directement liés au renouvellement des programmes d'hélicoptères et d'avions d'affaires ou régionaux. Le Président de la République a annoncé les premiers engagements pour un montant global de 810 M€ lors du dernier salon du Bourget ; - dans le cadre de la politique des pôles de compétitivité, plus de 100 projets aéronautiques ont reçu depuis 2007 un soutien de l'Etat de 150 M€, auxquels se sont ajoutés 55 M€ des collectivités locales ; - le fonds stratégique d'investissement (FSI) a été mobilisé et a investi dans la durée dans plusieurs opérations structurantes pour la filière (DAHER, MECACHROME, AD INDUSTRIE) ; - le Fonds Aerofund II, créé en 2008, avec la participation de la Caisse des dépôts (CDC), pour accompagner des opérations de rapprochement industriel de PME de l'aéronautique, a investi ou est en cours d'engagement de plusieurs dizaines de M€ dans une dizaine de projets de développement ou de croissance externe.

Données clés

Auteur : [M. Roland Muzeau](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (1^{re} circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 124740

Rubrique : Industrie

Ministère interrogé : Économie, finances et industrie

Ministère attributaire : Économie, finances et industrie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 décembre 2011, page 13209

Réponse publiée le : 27 mars 2012, page 2588