

Actualité en France

N° 20 – juillet 2010

Le secteur aéronautique français est porté par des vents favorables



Malgré la crise, le secteur aéronautique français se porte bien. Cette activité phare de l'économie continue à progresser, prouvant ainsi la solidité de ses structures et le dynamisme de ses projets.

Premier exportateur français (soit 80% du chiffre d'affaires du secteur), l'industrie aéronautique et spatiale française a vu ses activités se maintenir malgré les turbulences annoncées dès le début de la crise économique. Il faut dire que cette industrie ne se limite pas aux avionneurs mais aussi à un éventail de métiers et de savoirs faire : équipementiers, défense, hélicoptère.

Les sociétés françaises, avionneurs comme équipementiers, ont acquis historiquement une compétence reconnue et appréciée. La société Zodiac, par exemple, est spécialisée dans la fourniture de cuisines et d'équipements d'avions. Elle assure l'élaboration et la fourniture de matériel de sécurité de bord tel que les courroies, ceintures ou encore toboggans de sécurité. En pleine expansion, l'entreprise vient d'acquérir la société allemande Sell. C'est sa troisième acquisition en trois mois alors que Zodiac emploie déjà 20.000 personnes à travers le monde, avec trois quarts de ses effectifs hors de France et 93 sites de production mondiaux dont pas moins de 46 en Europe et 39 en Amérique du Nord. Avec l'acquisition de Sell, au chiffre d'affaires de 179 millions d'euros, Zodiac s'enrichit de 1.270 salariés supplémentaires.

Un savoir faire de haute technologie

Implantée à Blagnac, dans la région de Toulouse, Aerolia fabrique sur trois sites français les nez des A380. Numéro un français des aérostructures, le groupe est aussi numéro deux mondial pour la conception et la réalisation des sous-ensembles de pointe avant. Chez Aircelle, qui emploie 3.000 personnes en France, au Royaume-Uni et au Maroc, on construit des nacelles de moteurs d'avion. Une activité importante du groupe Safran dont Aircelle est l'un des membres. Safran est un des leaders dans le domaine aérospatial mais aussi de défense et de sécurité. Fort de 55.000 employés à travers le monde, le groupe français est notamment numéro mondial du train d'atterrissage, des roues et freins carbone mais aussi des commandes de vol pour hélicoptères. Au-delà du savoir faire et de l'expérience de nombreuses entreprises du secteur, c'est leur dynamisme qui permet aussi leur croissance en temps



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET EUROPEENNES

de crise. Ainsi, chez Safran, 11 % du chiffre d'affaires annuel et 20% du personnel sont exclusivement consacrés au secteur recherche et développement, un pari sur l'innovation qui a ainsi permis au groupe de déposer 500 brevets en 2009.

Le vent en poupe

Cette mise sur l'avenir paie. Selon le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales, depuis 2006, le secteur tout entier a procédé à plus de 38 000 embauches. Les commandes dans le secteur spatial, de l'électronique de défense et de sécurité ne cessent d'augmenter. En effet, si 2010 peut représenter une année de transition qui voit repartir doucement le trafic aérien, ralenti pour cause de crise économique, la généralisation des «low cost» ainsi que le développement des pays émergents ont permis un redécollage du secteur. Dassault aviation a ainsi livré en Chine début avril le premier d'une commande de trois Falcon 7X et avait déjà vendu ce même avion à l'Inde. C'est d'ailleurs la société LATElec qui a été chargée de l'étude, de la fabrication et de l'installation du câblage complet du Falcon 7X. Une activité non exhaustive puisque LATElec équipe en câbles tant l'aviation civile (commerciaux et jet) que militaire. Implantée historiquement dans le sud de la France, cette société de haute technologie s'est développée aujourd'hui internationalement.

Français et Européen

Car les sociétés françaises ont su se tourner vers l'extérieur, notamment au sein même de l'Union européenne en s'alliant avec les Espagnols et les Allemands pour former EADS, maintenant premier groupe de défense en Europe et deuxième mondial. Et l'union fait la force notamment pour Airbus, filiale à 100% d'EADS dont le siège est à Toulouse. Ainsi Airbus a ainsi enregistré 130 commandes brutes au premier trimestre et honoré 250 livraisons. Une importante commande de 32 A380, estimée à 11 milliards de dollars, a été faite par la compagnie Emirates. La compagnie brésilienne TAM a commandé vingt A320 et cinq A350-900, soit un total de 2,9 milliards de dollars. Tandis que Gulf Air s'intéresse aussi à l'A320, DAE capital, basé à Dubaï, a commandé 100 airbus. Enfin la compagnie russe Aeroflot vient de commander 11 long-courriers qui seront livrés entre 2011 et 2013. Encouragé par un généreux début d'année, Airbus est sur les rangs pour répondre à un appel d'offre de l'US Air force sur un contrat d'environ 50 milliards de dollars pour renouveler les avions ravitailleurs de l'armée américaine grâce à un appareil dérivé de l'A330. Un défi que veut relever le groupe européen qui continue à prévoir un plan de vol à long terme : Air France-KLM pourrait passer également une commande très importante d'une centaine d'appareils pour renouveler sa flotte dans les prochaines années. Les compagnies françaises comptent bien être à bord.

Pascale Bernard