

Tribune :
Pour un puissant plan aéronautique
français et européen

Mardi 23 avril 2019

La France est une Nation aéronautique, pionnière et excellente. Elle souffre pourtant - dès à présent et en dynamique pour les décennies à venir - d'un déficit en matière d'offre aéronautique.

Car, la croissance du secteur est colossale : de la fabrication d'avions, à la maintenance aéronautique, en passant par la formation de pilotes ou de steward.

Le tissu de PME/ETI (entreprise de taille intermédiaire) français qui est très bon très fortement croître, créer de l'emploi qualifié, durable et bien rémunéré, grâce à une demande internationale et mondiale impressionnante.

La France est sous-capacitaire.

La France et nos territoires sont sous-capacitaires (notre offre est très inférieure à la demande) dans la filière aéronautique.

Voici quelques exemples : il y a 600 000 pilotes d'avions à former dans le monde d'ici 15 ans. Cela sera fait au Mexique, en Asie ou ailleurs, si nous ne faisons rien) ! Nous manquons également de maintenance aéronautique en France. Certains aéronefs civils sont actuellement au sol, faute de maintenance aéronautique.

Voici un autre exemple : **les compagnies aériennes auront besoin de près de 40.000 avions neufs** au cours des 20 prochaines années !

Un exemple de projet industriel et aéronautique avec Châteaudun.

Je plaide notamment pour le développement d'un Petit aéroport civil à Châteaudun (Eure-et-Loir, 28, à environ 130 kms de Paris), avec l'ensemble des valences et notamment les activités "Bords de piste" (fabrication de pièces d'avions ou de sous-ensembles, école de pilotage, maintenance aéronautique, drones...). Nous disposons d'une surface de 400 hectares (ancien site militaire, BA 279) et d'une piste de 2,3 kms de long, un héliport, de nombreux hangars de 5 000 m²..., pour développer sur notre territoire un renouveau industriel pour ce 21^{ème} siècle.

La demande aéronautique croît très très fortement. Et cela, sur toute la chaîne de valeur aéronautique : fabrication de pièces d'avions (ou de sous-ensembles) *, formation de pilotes, MRO (*Maintenance, Repairs, Operations*)...

La loi de l'offre et de la demande nous rappelle que dans ce cadre : les prix augmentent. Et donc ici, les salaires de nos ouvriers, les salaires de nos ouvriers spécialisés, les salaires de nos mécaniciens aéronautiques, les salaires de nos ingénieurs, les salaires de nos chercheurs... Un ouvrier spécialisé perçoit 31 000 euros bruts de revenus par an à Châteaudun chez Zodiac Hydraulics (380 salariés, actuellement, site en croissance).

Ces emplois ont moins de probabilité d'être délocalisés, car les tâches nécessitent une expertise. Ils ont moins de probabilité d'être robotisés et automatisés, car les tâches et les compétences sont fines. **Seuls les femmes et les hommes bien formés, ayant acquis une compétence séculaire, les détiennent.**

Il en va de même pour les pièces, les sous-ensembles d'avions, les avions (jets d'affaires, moyens porteurs, gros porteurs, hélicoptères aéronefs militaires/civils...), etc. Par conséquent, cela permettrait de **faire progresser notre solde commercial dans l'aéronautique, à moyen et long terme. Notre solde commercial global serait également amélioré.**

L'offre française ne croît pas assez.

Or l'offre française ne croît pas suffisamment, vite et fortement. Il faut par conséquent augmenter nos capacités. Nous sommes actuellement cruellement sous-capacitaires.

Nous menons actuellement et depuis de nombreuses années une politique malthusienne (comme pour les médecins avec le *numerus clausus*, crée en 1971). Nous allons le payer cruellement dans quelques années (si nous ne faisons rien), en manquant à capter cette forte croissance européenne et mondiale.

La croissance attendue du trafic aérien de 4,8 % par an en moyenne au cours des 20 prochaines années, selon Boeing. Elle est de 4,5 %, selon Airbus.

Autre exemple : une grande compagnie nationale française forme déjà une petite partie de ses pilotes au Mexique.

La France pionnière.

N'oublions pas que la France est la Nation aéronautique par excellence : Louis Blériot, Jean Mermoz, l'Aéropostale, frères Farman (qui ont conçu et fabriqué plus de 200 types d'avions entre 1908 et 1941 notamment à Chartres...) en sont – parmi d'autres – de bonnes illustrations.

Nous avons été pionniers dans nombre de domaines, nous devons le rester ! **Louis Blériot avait par exemple effectué en Beauce le premier vol au monde de ville à ville**, entre Toury et Artenay, en 1908 !

Un tissu de PME et ETI à faire croître !

Il en va de même pour notre tissu de PME/ETI ; Airbus, Thalès, Dassault, Safran ont fortement besoin de ces excellentes entreprises industrielles aéronautiques. Mais face à cette très forte croissance, nous n'avons pas assez de PME/ETI (en croissance et en nombre), en capacité de délivrer (*supply chain*, qualité...).

Ils ne sont pas en capacité également de recruter des personnes, formées dans l'aéronautique.

Airbus estime que le monde aura besoin de 37 390 avions neufs au cours des vingt prochaines années au niveau mondial ! Cela nécessite pour Airbus d'être au vu des commandes de fabriquer près de 80 avions par mois (contre une soixante actuellement). Cela se fait avec ce fort et solide tissu de PME/ETI, qui ont ici d'importants relais de croissance, si nous savons les exploiter.

Il ne faut pas ici, en revanche, que l'aéronautique s'inspire du secteur automobile. Les Directeurs des achats dans l'automobile ont mis trop de pression sur la chaîne de valeur et leurs sous-traitants, en demandant des gains sur les coûts de plusieurs pourcents chaque année. Il convient de privilégier l'innovation et la compétitivité hors coût. Le tissu de PME/ETI doit être promu dans le cadre d'un écosystème.

Toujours plus haut.

« La flotte mondiale va plus que doubler dans les vingt ans à venir », souligne Éric Schulz, directeur général des ventes d'Airbus aviation commerciale. Le marché aéronautique s'envole à des niveaux stratosphériques. En quelques mois, il a été analysé que 2 500 appareils en plus (par rapport total estimé pour la période 2017-2036) devaient être fabriqués ! Les différents types d'avions sont concernés.

« Ces nouveaux appareils représentent, au tarif catalogue, un total de contrats d'une valeur de **5 800 milliards de dollars !** (Source : article de presse in *Le Figaro*, juillet 2018). **Cela représente plus du deux fois le PIB de la France (environ 2 700 milliards de dollars) !**

Nous nous situons en outre sur un segment à haute valeur ajoutée, créateur d'emplois durables et bien rémunérés. Au niveau européen, il conviendrait aussi de promouvoir l'Euro, comme de monnaie de référence, dans le secteur de l'aéronautique.

Conserver notre formidable atout.

La France est la Nation berceau de l'aéronautique. Nous sommes encore l'une des trois langues utilisées au niveau mondial.

Il nous faut conserver ce formidable atout en disposant de plateformes et d'offres aéronautiques. Car la croissance du secteur aérien sur les vingt-trente prochaines années est colossale. Par exemple, pour la maintenance prédictive, les avions électriques (et donc écologiques) qui vont très fortement se développer au cours des prochaines années et décennies...

Nous devons développer les avions et la maintenance de demain. Nous devons être innovants. Nous devons continuer à être à l'avant-garde.

Le marché aéronautique s'envole à des niveaux stratosphériques avec une demande mondiale colossale avec plus de 37 000 avions neufs à fabriquer sur 20 ans. Il y a environ 1,3 millions de pièces dans un avion gros porteur. **Ainsi, nous devons être en mesure en France de disposer d'une offre en capacité de satisfaire cette demande.**

Rappelons que **la 1ère balance commerciale française résulte de la filière aéronautique : environ + 20 G€ par an !** Nos PME/ETI – fédérées dans le GIFAS (Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales) – doivent pouvoir croître et être en capacité de répondre à cette demande colossale, présente et à venir.

Nous pourrions voir ce chiffre baisser, si nous ne mettons pas en **place un plan aéronautique français et européen** pour booster notre offre. Celle-ci, sur le plan de l'industrie et des services, est génératrice de très nombreux emplois : en CDI, bien rémunérés, moins délocalisables, avec des brevets et de l'innovation, des avions électriques (par exemple : Ascendance FT...), de la maintenance 4.0...

Toute la chaîne de valeur de l'aéronautique est concernée. Soyons ambitieux, restons dans le peloton de tête, **ayons un plan aéronautique (formation, industrie, offre...) d'envergure !**

Fabien VERDIER,

Conseiller régional – Région Centre-Val de Loire,

Président du Club Convictions,

Elu de Châteaudun (Eure-et-Loir, 28).

Contact : fabienverdier.chateaudun@gmail.com