

3. L'aéronautique et les industries de la défense

L'aéronautique

L'année 1996 a été marquée par le redémarrage de l'industrie aéronautique française, après une période de baisse d'activité liée à la crise du transport aérien, ainsi qu'aux besoins de financement des compagnies aériennes. Les ventes ont augmenté de près de 2 p. 100, pour un chiffre d'affaires global de 27 milliards de dollars, dont la moitié est réalisé à l'exportation. L'équilibre entre le civil et le militaire se maintient, alors que près de 60 p. 100 des activités relèvent du domaine des aéronefs et des missiles, le reste étant réparti en proportion égale entre les propulseurs de Snecma et Turbomeca, et les équipements aéronautiques de Thomson-CSF, Sextant Avionique, Sagem, Intertechnique, Messier-Dowty ou Labinal. Les équipementiers ont connu une évolution à la hausse grâce aux bons résultats à l'exportation, alors que les motoristes ont été plus durement touchés par le ralentissement de l'activité.

Le secteur français de l'aéronautique représente 35 p. 100 de la production européenne et occupe en fait la première place en Europe avec quelque 200 sociétés et 95 000 employés. Il achèvera sa consolidation avec la fusion des deux principaux avionneurs Aérospatiale et Dassault Aviation, qui constitueront le 3^e avionneur mondial avec 16 milliards de dollars canadiens de chiffre d'affaires. L'État en sera l'actionnaire principal et détiendra le contrôle effectif avec une ouverture du capital en vue de sa privatisation (si les projets qui étaient prévus avant juin 1997 sont maintenus). Les perspectives de croissance de plus de 5 p. cent par an du trafic aérien redonnent confiance aux



Le CL-215, un avion de lutte contre les incendies construit par Bombardier Aerospace (photo : Bombardier Aerospace)

avionneurs avec un retour aux annonces de contrats multiples. Airbus détient près de la moitié du marché des appareils de plus de 100 sièges, et réalisa une bonne performance commerciale avec l'importante commande d'USAir en 1996. En réaction à la fusion Boeing-MDD, le consortium Airbus devra accélérer la transformation de ses structures en société, alors qu'il s'engage d'ores et déjà à lancer dans les trois prochaines années un programme de gros transporteur A3XX d'un montant de 8 milliards de dollars, dont 40 p. 100 seront ouverts aux partenariats. Le marché des avions d'affaires est dynamique et très concurrentiel alors que de nouveaux avions à capacité transcontinentale et transocéanique apparaissent chez Bombardier, Embraer et Dassault, avec un accroissement du service à la clientèle.

Le secteur de l'aéronautique française représente 35 p. 100 de la production européenne et occupe en fait la première place en Europe avec quelque 200 sociétés et 95 000 employés.

