

LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE ET SPATIALE, UN DOMAINE D'EXCELLENCE FRANCILIEN

L'industrie aéronautique et spatiale est l'une des spécialités de l'économie francilienne. Elle regroupe l'ensemble des entreprises productrices d'aéronefs (avions, drones, hélicoptères, etc.), d'astronefs (engins spatiaux) et de lanceurs, mais aussi la fabrication d'équipements d'aide à la navigation et la réparation et maintenance d'aéronefs et d'engins spatiaux.

Avec 37 000 salariés en 2010, l'Ile-de-France figure parmi les principales régions françaises et rassemble 30 % des effectifs nationaux du secteur.

Définition

Les activités de l'industrie aéronautique et spatiale sont regroupées par l'Insee au sein de trois codes Naf :

- La fabrication d'équipements d'aide à la navigation (code 2651A) regroupe 35 % des emplois salariés (soit 12 850 salariés) de l'industrie aéronautique et spatiale et 33 % des établissements (71) mais 57 % de ceux ayant plus de 500 salariés.
- La construction aéronautique et spatiale (code 3030Z), employant 60 % des effectifs salariés (soit 22 040) et regroupant 64 établissements.
- La réparation et maintenance d'aéronefs et d'engins spatiaux (code 3316Z) regroupe peu de salariés (2 110 soit 5 %) mais le plus grand nombre d'établissements (82). Cette double réalité s'explique par le fait que 41 % de ces établissements n'ont pas de salariés et qu'il n'existe en Ile-de-France qu'un seul établissement de plus de 500 salariés.

A ces activités composant le cœur de métier de l'industrie aéronautique et spatiale s'ajoutent environ 1 900 établissements qui exercent une activité liée à la filière aéronautique et spatiale francilienne.

L'Ile-de-France, 1^{ère} région française de l'industrie aéronautique et spatiale

En 2010, l'industrie aéronautique et spatiale francilienne regroupe 217 établissements (0,4 % des établissements industriels d'Ile-de-France), qui emploient 37 000 salariés (8,9 % des salariés de l'industrie francilienne). 28 % des établissements de l'industrie aéronautique et spatiale francilienne ont plus de 500 salariés.

Répartition des établissements par taille.

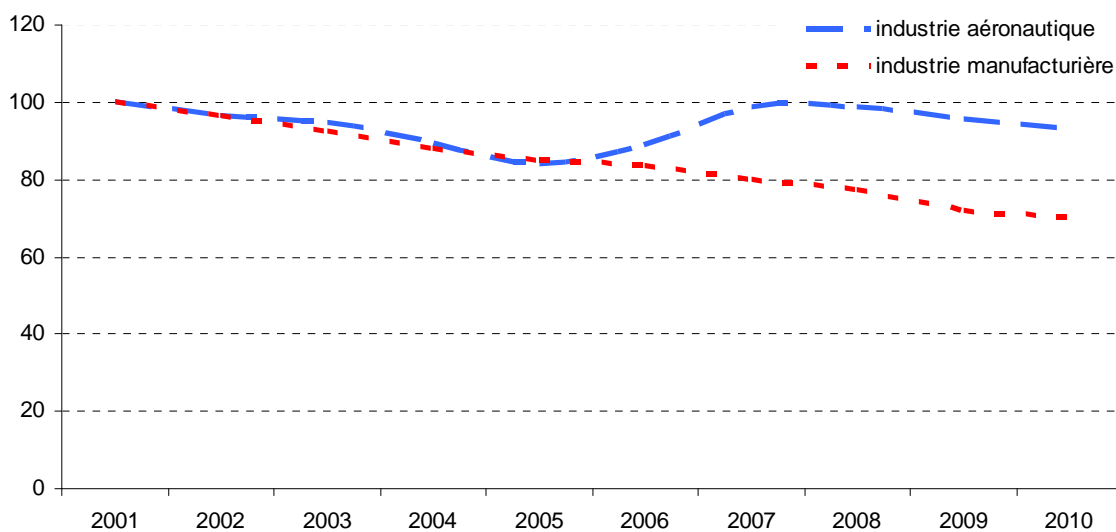
	Fabrication d'équipements d'aide à la navigation	Construction aéronautique et spatiale	Réparation et maintenance d'aéronefs et d'engins spatiaux
0 salarié	18	19	34
1 à 2 salariés	7	3	9
3 à 5 salariés	4	3	4
6 à 9 salariés	1	1	5
10 à 19 salariés	1	4	6
20 à 49 salariés	4	3	6
50 à 99 salariés	6	7	3
100 à 199 salariés	3	6	4
200 à 249 salariés	0	2	0
250 à 499 salariés	8	2	2
500 à 999 salariés	8	3	1
1000 à 1999 salariés	4	3	0
2000 à 4999 salariés	0	4	0
Effectif inconnu	7	4	8

Source : Sirene, 2010

Sur les dix dernières années le nombre d'établissements est stable (214 en 2001, 217 en 2010), alors qu'il a baissé de 9 % pour l'ensemble de l'industrie manufacturière en Ile-de-France.

Le nombre de salariés a légèrement baissé, de 39 915 en 2001 à 37 000 en 2010 (-7,9 %), en passant par un point bas en 2005 (33 410 salariés). Dans le même temps l'industrie manufacturière francilienne a perdu 30 % de ses effectifs.

Evolution du nombre de salariés de l'industrie manufacturière et de l'industrie aéronautique en Ile-de-France entre 2001 et 2010 (base 100 = 2001)

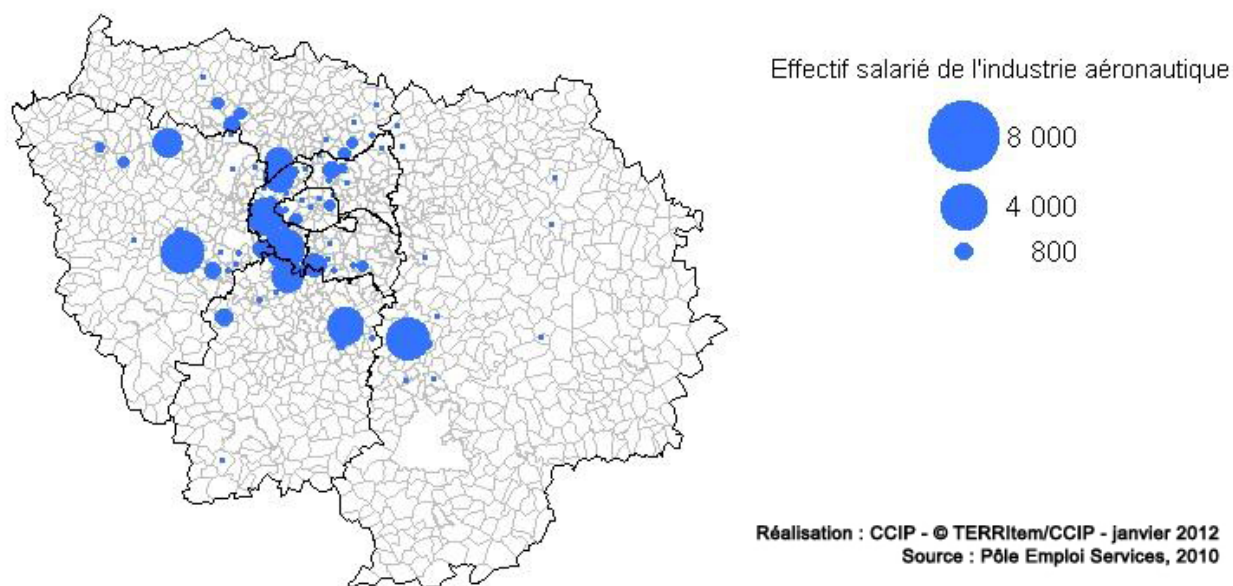


Source : Pôle emploi services (2001- 2010)

24 % des établissements français de l'aéronautique sont installés en Ile-de-France, ce qui en fait la 1^{ère} région française, devant les régions PACA (12 %) et Midi-Pyrénées (11 %). 29,5 % des emplois français de l'aéronautique sont installés en Ile-de-France, la région Midi-Pyrénées est la 2^{ème} en termes d'emploi (31 000).

Les emplois de l'industrie aéronautique et spatiale sont répartis sur le territoire francilien de manière hétérogène.

Répartition géographique de l'emploi salarié de l'industrie aéronautique en 2010



Répartition des effectifs salariés par département

Département	Effectif salarié	Part
Paris	1 045	2,8%
Seine-et-Marne	4 268	11,5%
Yvelines	8 461	22,9%
Essonne	6 210	16,8%
Hauts-de-Seine	9 241	25,0%
Seine-Saint-Denis	1 277	3,5%
Val-de-Marne	2 051	5,5%
Val-d'Oise	4 449	12,0%
Total	37 002	100%

Source : Pôle emploi services, 2010

Les effectifs salariés de l'industrie aéronautique sont concentrés sur certains sites (les 10 communes les plus employeuses accueillent 63,6 % des effectifs régionaux), pour la plupart situés dans les Hauts-de-Seine et en grande couronne. Ainsi le département des Hauts-de-Seine compte 9 fois plus de salariés que Paris.

Ces implantations de l'emploi s'expliquent par la présence des principales entreprises aéronautiques : SNECMA à Réau depuis les années 50, Thales, EADS et Matra à Elancourt, Dassault Aviation à Saint Cloud et Argenteuil.

L'industrie aéronautique et spatiale est fortement concentrée. Les besoins importants en capitaux de l'activité, les coûts de recherche et développement élevés et le fait que le marché soit mondialisé, constituent une barrière importante à l'entrée.

Ainsi les opérateurs se sont regroupés afin d'atteindre une taille critique. Par conséquent, au niveau national, les quatre premières entreprises réalisent à elles seules 69% du chiffre d'affaires sectoriel. Parmi les leaders, le groupe européen EADS occupe une place prépondérante. Ses principales filiales Airbus, Astrium et Eurocopter côtoient essentiellement d'autres groupes français tels que Dassault Aviation, Safran ou encore Thales.

L'aéronautique civile bénéficie de facteurs structurels porteurs (développement économique des pays émergents, hausse du tourisme mondial, etc.). L'aéronautique militaire et l'aéronautique spatiale ont des débouchés moindres, le marché étant plus restreint.

Un important tissu de sous-traitants en Ile-de-France

D'après une étude de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles et Perfor'Aero, en 2010, 1 900 établissements exercent une activité liée à la filière aéronautique et spatiale francilienne en tant que sous-traitants.

Ce sont essentiellement des fabricants de produits métalliques (400 établissements), des négociants en gros (300 établissements), des sociétés d'ingénierie, de contrôle ou d'analyses techniques (plus de 200 établissements), ou des fabricants de produits informatiques, électroniques et optiques (près de 150 établissements).

Ces quatre types d'activités concernent à eux seuls près de 55 % des établissements recensés. Les autres entreprises se répartissent équitablement entre activités industrielles - fabrication de machines et équipements, de produits en caoutchouc et en plastique, d'équipements électroniques - et prestations de services - programmation et conseil informatique, conseil de gestion, entreposage et services auxiliaires des transports, ... -.

La moitié de ces structures emploient moins de 15 salariés, et moins de 10 % d'entre elles plus de 100 salariés.

Toutefois, on remarque que la part réelle d'activité de ces établissements dans le secteur aéronautique et spatial est très variable. Cependant, selon l'étude de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles et Perfor'Aéro, 40 % des 530 dirigeants concernés déclarent y consacrer plus de 50 % de leur activité, et deux sur trois 20 %.

Sur les 1.900 entreprises concernées, on note l'importance de deux savoir-faire que sont l'usinage pratiqué par 25,7 % d'entre elles, et la conception-modélisation pour 25,3 %.

En matière d'implantation géographique, Paris accueille 15,3 % des entreprises ayant une activité de sous-traitants pour l'industrie aéronautique, contre 14,7 % pour les Yvelines, 13,3 % pour les Hauts-de-Seine, et 8,2 % pour le Val-de-Marne.

Les sous-traitants franciliens tirent profit de leur présence près des donneurs d'ordres, mais constituent un tissu de PMI peu structuré et isolé. La faiblesse de la R&D, une absence de stratégie à l'international ainsi que des capacités financières limitées constituent un handicap pour les développements de ces entreprises.

Un secteur très fortement exportateur

Les exportations franciliennes de produits de la construction aéronautique et spatiale se chiffrent à 5,3 milliards en 2010 (12,7 % des exportations françaises), les importations à 4,6 milliards ; soit un excédent commercial de 647 millions d'euros et un taux de couverture de 114 %, tandis que l'ensemble du commerce extérieur francilien est en déficit de 54 milliards pour un taux de couverture de 57 %.

La production de l'industrie aéronautique francilienne constitue donc un atout pour les échanges extérieurs de la région.

Traditionnellement, les Etats-Unis sont une destination privilégiée des ventes de produits de la construction aéronautique et spatiale : en effet ce pays totalise à lui seul 43 % des exportations de l'Ile-de-France.

Valeur des exportations franciliennes de produits de la construction aéronautique et spatiale en 2010 (en millions d'euros)

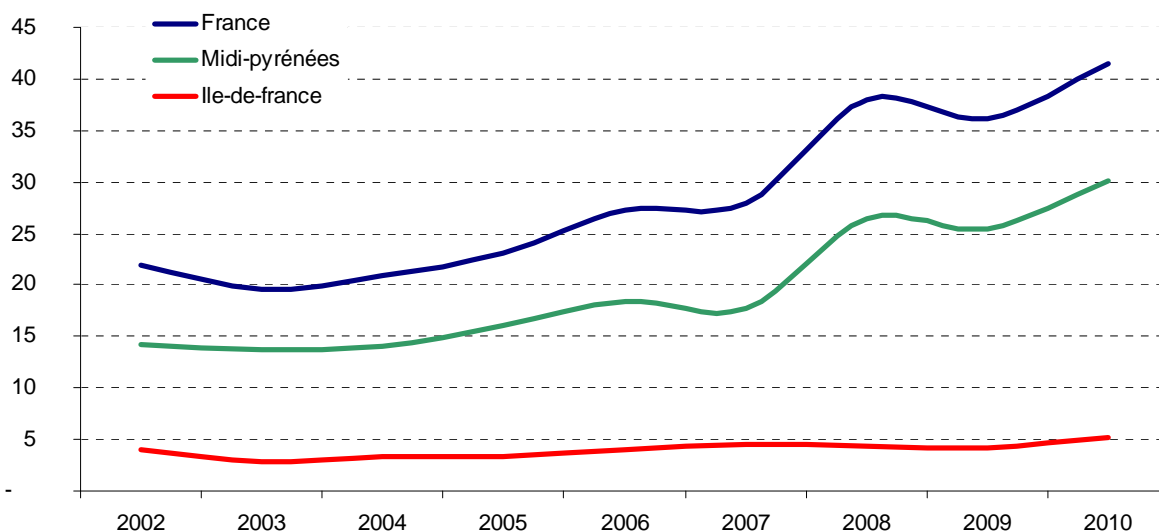
Pays	Valeur des exportations franciliennes en 2010	Part
Etats-Unis	2 265	43,1%
Royaume-Uni	394	7,5 %
Allemagne	286	5,4 %
Chine	249	4,7 %
Suisse	167	3,2 %
Russie	165	3,1 %
Espagne	122	2,3 %
Italie	89	1,7 %
Pays-Bas	84	1,6 %
Norvège	77	1,5 %
Emirats arabes unis	74	1,4 %
Jordanie	68	1,3 %
Irlande	67	1,3 %
Turquie	66	1,3 %
Brésil	61	1,2 %
Total	5 255	100 %

Les exportations de produits de la construction aéronautique et spatiale connaissent de fortes évolutions d'une année sur l'autre au gré des commandes et des livraisons de produits : ainsi entre 2009 et 2010 les exportations vers les Etats-Unis ont augmenté de 26 %, vers le Royaume-Uni de 53 %, vers l'Italie de 53% et vers les Pays-Bas de 79 %.

La région Midi-Pyrénées, où est implanté le siège de l'entreprise Airbus, représente 72 % des exportations françaises de produits de la construction aéronautique et spatiale. Cette part importante de la région Midi-Pyrénées est à modérer, en effet les équipements et les moteurs dont la majorité provient d'Ile de France y sont assemblés.

La variation annuelle des exportations françaises suit celle de la région Midi-Pyrénées. Contrairement à l'ensemble des produits exportés, l'Ile-de-France est loin de détenir la place de leader en termes d'exportations.

Variation des exportations de produits de la construction aéronautique et spatiale entre 2002 et 2010 (valeurs en milliards d'euros)



source : Douanes

Actualité

Après avoir déjà recruté 2 200 personnes en 2010, puis plus de 4 000 en 2011 (contre 3 000 initialement prévus), Airbus a décidé d'en embaucher au moins autant en 2012 a indiqué Fabrice Brégier, directeur général de l'avionneur européen, le 12 décembre 2011.

Destinés pour moitié aux sites français (essentiellement à Toulouse), ces recrutements, qui concernent à 40 % des ingénieurs, sont très largement dévolus au programme A350, mais aussi à la montée en cadence de la production de l'A320. La production mensuelle atteindra 42 exemplaires d'A320 au quatrième trimestre 2012.

D'ici la fin de la décennie, Airbus souhaite atteindre une production de 600 appareils moyen-courriers par an. L'avionneur doit s'assurer que toute la chaîne des fournisseurs suivra le rythme. Car si le carnet de commande d'Airbus ne pâtit pas de la crise économique, ce n'est pas forcément le cas pour ses fournisseurs et sous-traitants. A titre d'exemple, Airbus a été contraint de racheter PFW Aerospace AG en novembre dernier, l'un de ses sous-traitants victime du resserrement du crédit.

Airbus, comme Boeing, doit faire face à une nouvelle concurrence, en effet en 2016 seront livrés les premiers MS-21 du constructeur russe Irkout (capacité variant de 150 à 230 passagers selon les modèles), ainsi que les premiers C919 du constructeurs chinois Comac, d'une capacité de 190 passagers ils seront des concurrents directs des A320 et A321, ainsi que les premiers).

Concernant les lanceurs, les constructeurs français doivent faire face à une concurrence en prix de la part de la Chine et de la Russie.

La CCIP accompagne les entrepreneurs à Dubaï

La Chambre de commerce et d'industrie de Paris propose aux entrepreneurs de participer à la prochaine mission de prospection collective aéronautique à Dubaï, autour de deux salons (Aircraft Interiors Middle East - AIME ; Maintenance, Repair and Overhaul - MRO), du dimanche 29 janvier au samedi 4 février 2012. Afin de saisir les opportunités de business que représentent les pays du Golfe.

ASTech, pôle de compétitivité francilien.

Le pôle de compétitivité ASTech Paris Region, pôle national labellisé en 2007, a pour mission de maintenir en Ile-de-France les positions de leader européen de l'industrie des secteurs transport spatial, aviation d'affaires, propulsion et équipements. Ses actions visent à soutenir les acteurs du secteur aérospatial, notamment en facilitant la mise en réseau de partenaires susceptibles de s'engager sur des projets de recherche collaboratifs innovants. Dans cette démarche, le pôle ASTech Paris Region prépare les ruptures technologiques de demain avec les industriels (grands groupes et PME), les organismes de recherche et les établissements d'enseignement supérieur donne, une impulsion nouvelle à la Recherche francilienne, offre aux PME de nouvelles opportunités d'innovation et de collaboration. Le pôle ASTech Paris Region recueille les ambitions de plus de 240 acteurs dont 1/3 de PME, 1/3 de grands groupes et 1/3 d'organismes de formations et de recherche.

ASTech a lancé un projet, baptisé « Aigle », localisé près de l'aéroport du Bourget, qui ambitionne de proposer des possibilités d'accueil pour le secteur aérospatial afin de promouvoir des synergies enseignement/recherche & développement/ industrie au sein de l'Ile de France. Le projet « Aigle » comprend notamment la création d'un centre aérospatial qui se développerait à partir des prochaines implantations d'un nouvel établissement d'Eurocopter et d'une partie d'Innovation Works, centre de recherche d'EADS. En effet, avec le 1er aéroport d'affaires d'Europe, le 1er salon aéronautique et spatial au monde, le musée de l'air et de l'espace et ses activités industrielles, le secteur du Bourget occupe en Ile-de-France une place singulière : « marque » internationalement connue et donc synonyme d'excellence aéronautique. Au sein du Grand Paris, le secteur du Bourget est également reconnu comme l'un des pôles stratégiques de développement métropolitain, et bénéficiera à terme d'une excellente desserte, notamment par le réseau de métro automatique Grand Paris Express.

Pour en terminer, il convient d'exprimer un regret : celui de constater que bien qu'étant la capitale du premier constructeur européen d'hélicoptère, Paris, à l'encontre des autres grandes métropoles, impose une réglementation trop stricte pour l'utilisation de ce mode de transport. Enfin, il faut saluer le travail de Louis gallois qui a quitté la présidence d'EADS au profit de Thomas Enders en ce début d'année. Sous sa présidence, le groupe a enregistré en 2011 le nombre record de 1 419 commandes permettant le recrutement de 9 000 personnes, dont une partie en région capitale.

Pour en savoir plus

- *La filière aéronautique et spatiale francilienne*, Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise/Yvelines et Perform' Aéro, avril 2011.
- *Analyse économique de la filière aéronautique en Ile-de-France*, Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise/Yvelines, octobre 2010
- Etudes Xerfi de mars 2011 « *Aéronautique et spatiale* »
- *Enjeux et défis de l'industrie en Ile-de-France*, éditions 2009, DRIRE Ile-de-France
- Article de Fabrice Gliszczynski, *La Tribune*, 14 décembre 2011.

Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France
33, rue Barbet-de-Jouy, 75007 Paris

Tél : 01 53 85 66 25 - mél : ceser@iledefrance.fr / site : www.ceser-iledefrance.fr

