

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>13175</b>	De <b>Mme Marie Récalde</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Gironde )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> >industrie	<b>Tête d'analyse</b> >construction aéronautique	<b>Analyse</b> > aérostructure. fonctionnement.
Question publiée au JO le : <b>11/12/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>19/03/2013</b> page : <b>3102</b>		

### Texte de la question

Mme Marie Récalde attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la structuration de la filière française de l'aérostructure. Depuis la création du groupe EADS et la réorganisation d'Airbus, différentes filiales spécialisées en aérostructure ont été créées. C'est le cas en Allemagne avec premium aerotec qui dégage un chiffre d'affaires de 1,3 milliard d'euros pour 6 000 salariés. En France, la société Aerolia a été créée à partir de plusieurs usines qui appartenaient auparavant à Airbus. Aerolia dispose d'un effectif de 2 200 salariés pour 800 millions d'euros de chiffres d'affaires. D'autres filiales d'EADS spécialisées en aérostructure existent. C'est le cas de Lacotere au chiffre d'affaires de 575 millions d'euros et qui emploie 4 000 personnes, ou d'EADS Sogerma au chiffre d'affaires de 470 millions d'euros pour 2 000 salariés. Aux États-unis, le secteur de l'aérostructure est beaucoup moins dispersé et se compose d'un petit nombre d'entreprises de grande taille. Or l'aérostructure est un volet stratégique de la filière aéronautique et sa sous-traitance est un élément de premier ordre pour lequel la concurrence va être de plus en plus rude. Face à la guerre des coûts qui s'annonce, et une concurrence allemande et américaine acharnées, l'émiettement des acteurs français est inquiétant. Ainsi, elle lui demande si et comment le Gouvernement entend peser sur la structuration de la filière française de l'aérostructure.

### Texte de la réponse

Le marché annuel mondial des aérostructures aéronautiques représente environ 25 milliards de dollars. Il sera très porteur sur les 20 prochaines années sous l'effet conjoint de la croissance du marché des aéronefs (avions de transports et avions d'affaires) et d'une externalisation grandissante de la conception et de la production des aérostructures de la part des grands avionneurs qui conservaient, voilà quelques années, ces activités dans leur coeur de métier. L'offre mondiale est extrêmement fragmentée, notamment en Europe et particulièrement en France. Les trois premières sociétés mondiales sont américaines et n'ont que des activités très limitées en Europe (Spirit aero systems, Goodrich, Vought - cette dernière entreprise ayant toutefois été rachetée récemment par Boeing en raison des difficultés rencontrées sur le programme B787). Elles représentent à elles seules 31 % du marché. En Europe, hormis Aerolia en France et Premium Aerotec en Allemagne, constituées à partir des anciennes usines d'Airbus et dont l'activité est presque intégralement menée au profit de cet avionneur, les autres acteurs sont de fait souvent confinés dans un rôle de second plan sur les grands programmes d'aéronefs, faute d'une taille suffisante. Les acteurs nationaux majeurs sont au nombre de quatre (Aerolia, Latécoère, Sogerma et Daher Aerospace) et sont dans des situations stratégiques très différentes. Deux d'entre eux, Aerolia et Sogerma, sont des filiales dont EADS est l'actionnaire majoritaire. Ce groupe détient également encore 30 % de l'actionnariat de la



filiale aéronautique du groupe Daher. Enfin, Latécoère est un groupe indépendant à l'actionnariat diversifié. Toutes ces sociétés sont également, à des degrés divers, des fournisseurs des filiales aéronautiques d'EADS : Airbus et Eurocopter. Aerolia en particulier, créé en 2009 à partir d'anciennes usines et bureaux d'études d'Airbus, demeure fonctionnellement très intégré à l'avionneur, même si Aerolia cherche aujourd'hui à se positionner sur des appels d'offres d'autres avionneurs afin de diversifier son portefeuille de clients. Les trois autres acteurs disposent, quant à eux, d'un portefeuille de clients plus diversifié (Latécoère en particulier est un fournisseur majeur de Boeing). EADS dispose donc, tant en France qu'en Allemagne, par son rôle d'actionnaire de la plupart de ces sociétés d'une part, et de client majoritaire de l'ensemble des acteurs concernés d'autre part, des clés de l'ouverture du débat entre industriels sur la consolidation nationale et européenne du secteur des aérostructures. L'État français, en sa qualité d'actionnaire d'EADS, et d'actionnaire de Daher Socata via le fonds stratégique d'investissement (FSI), est pleinement légitime pour peser dans ces débats et être un acteur de la consolidation de la filière aérostructure, une filière stratégique pour l'aéronautique française. Il pourra également être, le cas échéant, un acteur financier direct de cette consolidation par l'intermédiaire d'une intervention du fonds stratégique d'investissement.