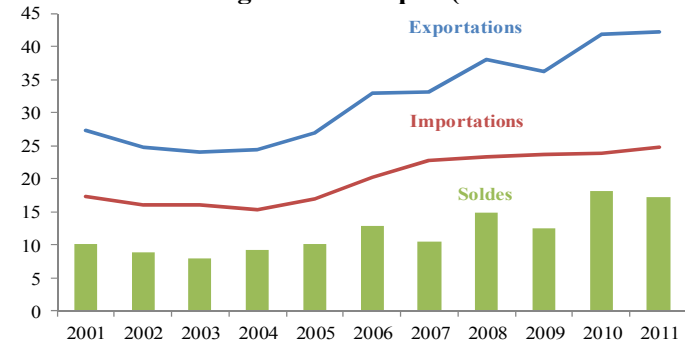




Les échanges aéronautiques, sous le signe de la mondialisation

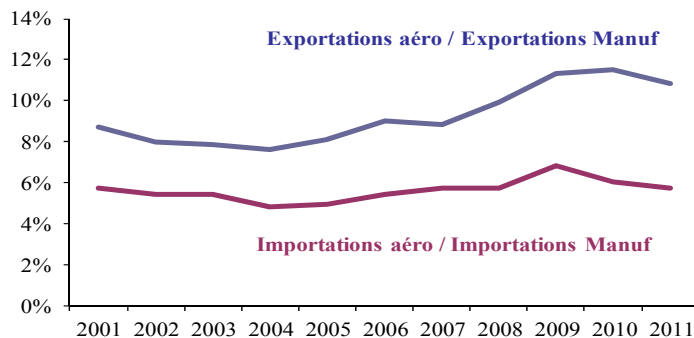
L'aéronautique, principal atout de la France à l'exportation, permet de dégager des excédents importants, qui ont atteint un niveau record en 2010 et 2011. Les livraisons aéronautiques, très dynamiques depuis 2004, notamment vers les zones émergentes, représentent une fraction croissante des ventes manufacturières (11%, après 9% en 2001). Les échanges du secteur sont fortement mondialisés. Ils témoignent de la complexité de la chaîne d'offre, qui voit une dispersion croissante à la fois des sites de production, de plus en plus spécialisés, et des fournisseurs de pièces et d'équipements. Si la logique de compression des coûts, de proximité des marchés, voire de protection contre les variations de change, conduit à s'approvisionner de plus en plus dans les pays émergents, le noyau dur européen tend à se renforcer au détriment des Etats-Unis.

Evolution des échanges aéronautiques (en milliards d'euros)



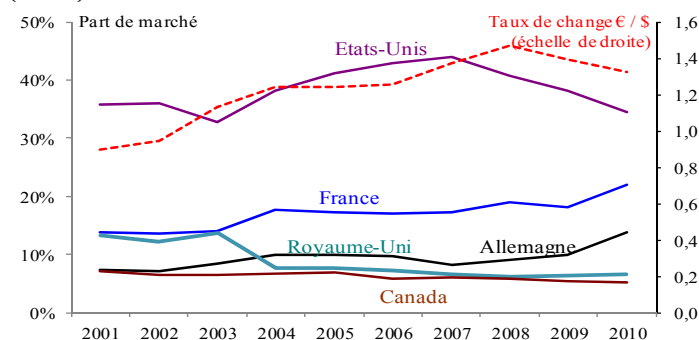
Source : Douanes, CAF-FAB, brutes estimées

Poids de l'aéronautique dans les échanges manufacturiers (en %)



Source : Douanes, CAF-FAB, brutes estimées

Parts de marché des principaux exportateurs aéronautiques (en %)



Sources : Bases Chelem (CEPII), Comtrade (ONU) et Insee

Poids croissant de l'aéronautique dans nos échanges

Le secteur aéronautique (y compris spatial, champ défini à partir de la nomenclature C30C de la NAF-CPF rév.2 de l'Insee) constitue un des principaux atouts français à l'exportation. Il permet de dégager un excédent récurrent d'environ +12 milliards d'euros par an, en moyenne, au cours de la dernière décennie. Les deux dernières années ont été des millésimes exceptionnels, avec un surplus de +17,3 milliards en 2011, et de +18,1 milliards en 2010.

Après une baisse en 2002 et 2003, dans un contexte de ralentissement du secteur aérien (suite aux attentats du 11 septembre, à l'épidémie de SRAS et au début de la guerre en Irak), les ventes aéronautiques de la France redeviennent dynamiques : malgré la récession mondiale de 2009, elles affichent une croissance de +8,1 % par an entre 2004 et 2011 (contre +2,8 % pour l'industrie manufacturière).

La part des flux aéronautiques dans les échanges tricolores tend ainsi à s'accroître : en 2011, les livraisons aéronautiques constituent 11 % des exportations de l'industrie manufacturière (après 9 % en 2001), contre 6 % pour les importations (idem en 2001). Par là même, l'aéronautique joue un effet important d'entraînement sur le reste des échanges.

En 2010, la France est le deuxième exportateur mondial d'aéronautique (22 % des parts de marché mondial), après les Etats-Unis (35 %) et devant l'Allemagne (14 %). Elle voit sa part de marché augmenter de 8 points en dix ans (+7 points pour l'Allemagne). Si les Etats-Unis confortent leur rôle de leader mondial entre 2003 et 2007, dans un environnement marqué par une forte dépréciation du dollar face à l'euro, leurs positions s'effritent depuis.

Des échanges fortement mondialisés

Le secteur aéronautique se caractérise par la complexité de sa chaîne d'offre, tant au niveau des produits qu'au niveau des acteurs impliqués (compagnies aériennes, équipementiers de différents rangs, systémiers...), avec au bout du compte une grande dispersion des sites de production et des fournisseurs.



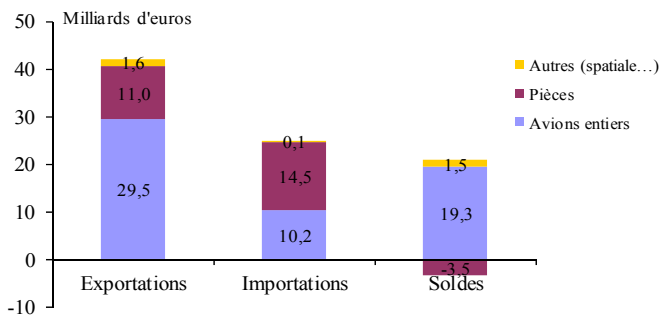


L'assemblage final et la livraison des airbus sont ainsi assurés sur les sites de Toulouse, de Hambourg et de Tianjin (Chine), en fonction du type d'appareils. La production des pièces s'effectue au sein de l'UE, en majorité dans le cadre de la fabrication coordonnée (programme commun de production entre la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Espagne), avec une spécialisation propre à chaque pays participant au programme. Mais certains éléments peuvent aussi venir d'autres pays. Les échanges aéronautiques, qui rendent compte de cette complexité, s'avèrent donc fortement mondialisés. Ils regroupent à la fois des avions entiers, livrés à des compagnies aériennes étrangères, mais aussi des avions qui font des allers-retours entre différents sites de production pour être aménagés (fabrication coordonnée), ainsi que des pièces détachées et équipements.

Ventes françaises d'avions entiers et importations de pièces et équipements

De par son rôle pivot d'assembleur, la France exporte essentiellement des avions entiers (airbus et avions d'affaires), qui représentent plus des deux tiers de ses exportations aéronautiques, soit 29,5 milliards en 2011, dont 7,4 milliards au seul titre de la fabrication coordonnée (livraisons non définitives). C'est le segment le plus dynamique, avec un taux de croissance de +4,6 % par an en moyenne depuis 2001, contre +3,4 % pour les pièces. En revanche, les avions entiers ne comptent que pour 40% de ses achats. La majorité des avions viennent d'Allemagne (80 %), au titre ou non de la fabrication coordonnée, alors que 12 % sont importés des Etats-Unis. Au total, les échanges d'avions entiers dégagent un surplus commercial de +19,3 milliards en 2011, contre un déficit des pièces et équipements de -3,5 milliards.

Composition des échanges aéronautiques en 2011



Source : Douanes, CAF-FAB, brutes de collecte

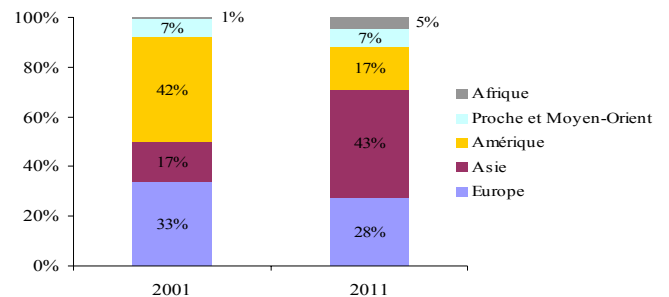
Pour ses unités d'assemblage, la France importe des pièces et équipements, représentant 60 % des achats aéronautiques. La part des moteurs (y compris turboréacteurs, turbopropulseurs, ou leurs parties) dans les importations de pièces aéronautiques s'est fortement réduite en dix ans, passant de 55 % en 2001 à 34 % en 2011, du fait de la montée en charge des fournisseurs français.

Des ventes d'avions dopées par les pays émergents

En 2011, près de la moitié des ventes d'avions sont encore destinées aux pays européens (principalement l'Allemagne), en raison de l'importance de la fabrication coordonnée d'airbus. Mais le marché européen ne représente plus que 28 % des livraisons définitives (contre 33 % en 2001). Le principal

changement de ces dix dernières années tient au redéploiement des exportations d'avions, des Etats-Unis (11 % des ventes, après 28 % en 2001) vers l'Asie (43 %, après 17 %), notamment vers les zones émergentes à croissance rapide, dont la Chine, l'Australie et la Corée du Sud.

Répartition des livraisons définitives d'avions par zone géographique (en %)



Source : Douanes, CAF-FAB, brutes de collecte

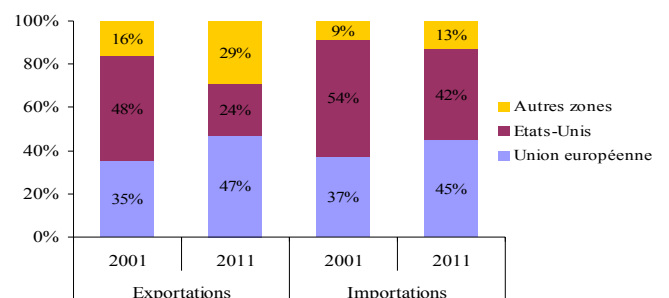
Ainsi en moyenne sur les trois dernières années, les ventes aéronautiques vers l'Asie constituent plus d'un cinquième des exportations totales de la France vers cette zone, alors qu'elles ne représentent que 8 % des exportations vers l'Europe. Cette proportion est également élevée pour l'Amérique (18 %) et le Proche et Moyen-Orient (21 %), tandis qu'elle est la plus faible pour l'Afrique (5 %).

Par ailleurs, la structure des ventes de pièces et équipements aéronautiques se déforme avec la géographie des sites d'assemblage, avec une montée de l'Allemagne (35% en 2011, après 14 % en 2001) et de la Chine (8 %, après 1 %). En revanche, les Etats-Unis n'absorbent plus que le quart des ventes, contre la moitié dix ans plus tôt.

Rôle croissant des fournisseurs européens et des pays émergents

La structure des approvisionnements en pièces et équipements aéronautiques se déforme aussi, au profit du noyau dur européen et des pays émergents. La logique d'abaissement des coûts et des délais, la proximité des marchés, voire le souci de se protéger contre les variations de change, conduisent en effet à une internationalisation croissante de la production aéronautique. En revanche, l'Amérique représente une part décroissante des fournisseurs de la France.

Répartition des pièces et équipements aéronautiques selon la zone de provenance ou de destination (en %)



Source : Douanes, CAF-FAB, brutes de collecte