



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## construction aéronautique

Question orale n° 656

### Texte de la question

M. Dominique Baudis appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que depuis l'origine du programme ATR, 13 % seulement des livraisons ont été financés par crédit export. Le produit ATR présente pourtant des spécificités favorables à son financement. Cela justifierait une approche plus ouverte et moins conservatrice de la SACE (équivalent italien de la COFACE) et de la COFACE et une harmonisation minimale de leurs procédures et de leurs méthodes d'analyse, d'autant plus que nos concurrents Embraer et Bombardier bénéficient d'un soutien puissant au financement de leurs exportations. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il entend prendre pour renforcer le financement des exportations des avions ATR par le biais de la COFACE et de la SACE.

### Texte de la réponse

Mme la présidente. M. Dominique Baudis a présenté une question, n° 656, ainsi rédigée:

«M. Dominique Baudis appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que depuis l'origine du programme ATR, 13 % seulement des livraisons ont été financés par crédit export. Le produit ATR présente pourtant des spécificités favorables à son financement. Cela justifierait une approche plus ouverte et moins conservatrice de la SACE (équivalent italien de la COFACE) et de la COFACE et une harmonisation minimale de leurs procédures et de leurs méthodes d'analyse, d'autant plus que nos concurrents Embraer et Bombardier bénéficient d'un soutien puissant au financement de leurs exportations. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il entend prendre pour renforcer le financement des exportations des avions ATR par le biais de la COFACE et de la SACE.»

La parole est à M. Dominique Baudis, pour exposer sa question.

M. Dominique Baudis. Monsieur le ministre des transports, la ville de Toulouse, où j'ai eu le plaisir de vous accueillir la semaine dernière, célèbre aujourd'hui le premier vol du Concorde. Je vais donc vous interroger sur l'aéronautique, avec une première question brève et une autre un peu plus détaillée.

D'abord, estimez-vous, comme beaucoup, que l'industrie aéronautique européenne devrait rapidement mettre à l'étude puis développer un nouveau programme civil supersonique ? De nombreux analystes et experts font apparaître que le marché existe, mais peut-être pas dans le cadre d'une concurrence entre l'Europe et les États-Unis. Une coopération technologique, industrielle, commerciale entre Américains, Européens et peut-être même Japonais permettrait de relancer un supersonique civil.

Par ailleurs, depuis l'origine du programme ATR, 13 % seulement des livraisons ont été financées par crédit export: environ 70 avions sur près de 550. En comparaison, Airbus, par exemple, finance ainsi environ 30 % de ses ventes. Les explications sont au nombre de trois: la fermeture d'un grand nombre de pays à la COFACE et à la SACE, l'équivalent italien de la COFACE; le niveau élevé des primes demandées, 6 à 10 % environ du prix de vente de l'avion, et, enfin, la complexité et la lenteur des procédures administratives, principalement pour la SACE.

L'avion ATR présente pourtant des spécificités très favorables à son financement: une recommercialisation aisée grâce à une base commerciale très large, le maintien d'une valeur élevée dans le temps. Cela justifierait sans doute une approche plus dynamique de la part de la SACE et de la COFACE.

Par ailleurs, une harmonisation des procédures et des méthodes d'analyse de ces deux organismes devrait être

poursuivie. La SACE et la COFACE se présentent aujourd'hui vis-à-vis des clients comme deux organismes distincts, ayant chacun ses propres procédures d'approbation et ses conditions de financement, ce qui n'est pas normal. Nous faisons un avion ensemble, nous devons être capables de le garantir financièrement à l'exportation ensemble.

Les concurrents, le brésilien Embraer et Bombardier, bénéficient d'un soutien très puissant au financement de leurs exportations, sans commune mesure avec ce que font la COFACE et la SACE. C'est ainsi que le programme PROEX du Gouvernement brésilien apporte une subvention pouvant constituer un avantage de l'ordre de 15 à 20 % du prix de l'avion.

L'engagement de la COFACE pour les livraisons de l'ATR de 1998 a été significatif pour l'Inde, le Mexique, la Roumanie, à un niveau beaucoup plus élevé que les années précédentes, je tiens à le dire. Il est donc essentiel pour le développement commercial du programme ATR, dans un environnement où la concurrence canadienne et brésilienne est très agressive, que ce comportement nouveau et positif de la COFACE - et de la SACE, je l'espère - soit poursuivi et renforcé. J'aurais aimé avoir votre opinion sur ce sujet.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je suis très heureux que vous ayez évoqué le supersonique, qui est un formidable atout, puisqu'il raccourcit le temps nécessaire pour se rendre d'un point à un autre. Nous avons la chance, avec l'Angleterre, d'avoir été dans ce domaine à la pointe des évolutions technologiques.

Pour ce qui est des perspectives, je crois très sincèrement qu'il faut travailler et réfléchir à une nouvelle génération d'avions qui réponde aux besoins - plus grandes capacités de transport -, mais tienne aussi compte de l'environnement, en particulier le problème des nuisances sonores, et du point de vue économique. Bref, l'avion devrait être deux fois plus grand, deux fois moins bruyant et deux fois plus économe en énergie.

Avec Claude Allègre, nous réfléchissons aux moyens de développer ce type de travaux et de recherches, par pour nous livrer à une concurrence exacerbée avec d'autres pays d'Europe ou du monde, mais pour répondre à des besoins qui existent et qui se développeront de plus en plus dans le monde.

S'agissant de l'ATR, je reviens d'Inde où j'ai eu l'occasion de faire valoir la qualité de ces avions, l'ATR 42 mais également l'ATR 72 puisque des compagnies nationales mais aussi privées sont intéressées. Vous avez souligné l'évolution de l'attitude de la COFACE à l'égard de ce pays. J'ai pu la vérifier également au Mexique où j'ai accompagné M. le Président de la République.

En ce qui concerne le financement, car votre souci, à juste titre, est de savoir comment les choses peuvent évoluer de façon que nous ne soyons pas désavantagés, plusieurs rencontres ont eu lieu entre les services compétents de l'Etat et l'industriel franco-italien afin d'examiner dans quelles conditions le dispositif en vigueur pour aider les compagnies à acquérir les avions dont elles ont besoin pourrait être amélioré. Il est exact, en effet, que les industriels concurrents d'ATR bénéficient souvent de mécanismes de soutien plus favorables. Je vous rappelle que tout dispositif financier doit être compatible avec les engagements internationaux pris par la France, en particulier dans le cadre de l'OCDE.

Vous faites une différence, qui est réelle, avec Airbus, mais Airbus vend en général ses avions à des compagnies de taille plus importante, situées dans des pays ayant moins de difficultés économiques et dont la stabilité est avérée. Ces pays sont couverts par la COFACE et la SACE et font l'objet de demandes de primes moins importantes que la moyenne. Le risque apparaît moins élevé pour le marché des avions commerciaux gros porteurs que pour des ATR qui intéressent souvent des compagnies de petite taille. Il convient d'avoir cette donnée à l'esprit lorsque l'on compare les résultats des dispositifs en vigueur pour ATR et pour Airbus. Cela étant, je vous confirme que le Gouvernement est soucieux de voir avancer les choses.

S'agissant de l'harmonisation des procédures de la SACE et de la COFACE - question essentielle -, notamment pour les conditions de couverture, une part importante des problèmes, pas la totalité mais une part importante, va être résolue avec l'entrée en vigueur, le mois prochain, des dispositions prévues par l'OCDE. Comme ces règles s'appliqueront à tout le monde, le niveau de prime exigé par les deux organismes ne dépendra plus que du type de client ou de celui de la vente. La situation sera donc tout à fait normale. Mes services travaillent d'ailleurs activement avec leurs homologues italiens à lever les divergences qui subsisteraient, notamment en matière d'appréciation du caractère public de l'acheteur, un problème qui fait actuellement l'objet d'approches différentes.

Je tiens enfin, monsieur le député, à vous dire une nouvelle fois toute l'importance que le Gouvernement accorde à l'industrie de construction des avions de transport régional.

La France, en créant avec l'Italie le programme ATR, a su conquérir une place sur un marché appelé à se développer. La très importante croissance du trafic aérien régional constatée ces dernières années montre

l'ampleur de l'enjeu. Nous devons poursuivre ce programme, ce qui implique que les industriels réalisent les adaptations nécessaires aux nouvelles caractéristiques du marché. J'attends d'ailleurs des propositions de la part des industriels français.

Monsieur le député, je suis convaincu, sachez-le, qu'il y a une place pour l'avion de transport régional.

## Données clés

**Auteur :** [M. Dominique Baudis](#)

**Circonscription :** Haute-Garonne (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 656

**Rubrique :** Industrie

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er mars 1999, page 1128

**Réponse publiée le :** 3 mars 1999, page 1844

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 1er mars 1999