



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

Air France

Question écrite n° 111827

Texte de la question

M. Arnaud Robinet interroge M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé du commerce extérieur, sur le choix stratégiques d'Air France concernant le renouvellement de sa flotte d'appareils long-courrier. La compagnie doit finaliser dans les prochaines semaines une commande d'un montant particulièrement élevé et il apparaît que l'avionneur américain Boeing est en voie d'être sélectionné par Air France. Ce choix pose la question de l'appui que doivent apporter les gouvernements européens à l'industrie du continent, qui s'est largement développée grâce au soutien financier public. Il rappelle par exemple qu'en Espagne, la compagnie nationale a choisi de se tourner exclusivement vers Airbus et qu'aux États-Unis, dans le même réflexe, les compagnies américaines choisissent en grande majorité Boeing. La France prend le chemin inverse et semble faire passer les lois du commerce international avant l'intérêt de l'économie et de l'emploi dans nos territoires. Il serait incohérent de voir le Gouvernement français en pointe pour soutenir l'avionneur mais absent de tout l'appel d'offres lancé par Air France, dont l'État est pourtant actionnaire à hauteur de 15,7 %. Il souhaite donc connaître la position du Gouvernement sur ce sujet et, plus précisément, il lui demande de lui indiquer si Boeing a recours à des sous-traitants ou des fournisseurs français comme cela a été indiqué dans les médias et, si oui, leur poids en termes d'emplois.

Texte de la réponse

Le renouvellement de la flotte long-courrier d'Air France-KLM sous la forme d'une commande groupée est un enjeu majeur pour le groupe, dans un contexte de sortie de crise et de concurrence accrue tant sur le moyen-que sur le long-courrier. Ainsi, la commande de 110 appareils long-courriers (50 fermes et 60 en option) que le conseil d'administration du groupe vient de confirmer est cruciale pour préserver l'avantage compétitif d'une flotte jeune, interopérable et économe en carburant sur son segment de marché le plus rentable - le long-courrier -, où la concurrence notamment en provenance des pays émergents se renforce. Cette politique de modernisation de sa flotte doit également permettre au groupe d'offrir un meilleur confort à ses passagers, de réaliser des économies de carburant et de respecter ses engagements de développement durable. Alors qu'Air France-KLM vient de revenir à l'équilibre financier après deux années de perte en lien avec la crise économique, une telle commande est également décisive sur le plan financier, puisqu'elle représente un investissement significatif pour le groupe. Comme pour l'ensemble des autres compagnies aériennes, le choix de la flotte est donc une décision stratégique. La commande doit donc d'abord être examinée sous l'angle de son intérêt opérationnel et économique pour Air France-KLM, en prenant en compte l'ensemble des paramètres techniques, comme l'adaptation des capacités des avions aux différentes dessertes ou les dates de disponibilité de ces appareils. Le groupe doit également pouvoir conserver des fournisseurs diversifiés pour bénéficier des meilleurs tarifs et profiter des améliorations technologiques et fonctionnelles des appareils en fonction du retour d'expérience sur ceux-ci, ainsi que des calendriers de livraison et de disponibilité des modèles. Cet appel d'offres constitue également la première commande conjointe du groupe s'agissant de la flotte. Le groupe se doit donc d'être respectueux des intérêts respectifs des deux compagnies Air France et KLM, qui ne présentent pas les mêmes besoins, que ce soit en termes de caractéristiques techniques des modèles comme de

calendrier de livraison, celui-ci étant fonction de la durée de vie des avions à remplacer. Sur la base du plan de flotte prévisionnel et de l'ensemble de ces critères, la commande devrait conduire le groupe à opérer 73 appareils de nouvelle génération à l'horizon 2024, 43 Airbus A350-900 et 30 Boeing 787-9. La performance propre du groupe Air France, qui emploie plus de 70 000 personnes essentiellement basées en France, et au-delà la réussite de l'alliance Air France-KLM, constitue un enjeu majeur en termes d'emplois et de compétitivité pour l'entreprise. Parallèlement, l'État est bien entendu très attentif à l'impact d'une telle commande sur le tissu industriel français dans le secteur aéronautique, ce qui s'évalue au niveau de l'appareil proprement dit, mais également au niveau des moteurs ou des équipements électroniques. Ainsi, l'industrie aéronautique française participe également à la fabrication des Boeing 777 et à celle du nouveau 787, dans une proportion certes inférieure à celle requise par les Airbus 350, mais non négligeable. Si les deux principaux constructeurs évoluent aujourd'hui sur un marché ouvert, les compagnies de l'aviation civile se déterminent pour l'un ou l'autre des modèles avant tout sur la base de critères opérationnels et économiques. Les récentes commandes de la nouvelle version du moyen-courrier d'Airbus plus économe en carburant, baptisée A320 NEO, intervenues lors du dernier salon du Bourget, montrent bien que les compagnies prennent aujourd'hui les décisions concernant leur flotte au regard des caractéristiques des différents modèles proposés. Ainsi, la compagnie américaine low cost JetBlue a commandé 40 Airbus A320 NEO, alors que la flotte de cette compagnie est déjà composée à plus de 70 % d'avions Airbus (A320). American Airlines, qui engage également un renouvellement de sa flotte moyen-courrier, a annoncé le 20 juillet 2011 une commande panachée entre les deux constructeurs Airbus et Boeing, qui comprend 260 appareils de la famille A320 d'Airbus. Sur le long terme, le Gouvernement veillera à ce que soient bien équilibrés les intérêts opérationnels et financiers d'Air France-KLM et les exigences de développement de la filière aéronautique française et européenne. Bien évidemment le Gouvernement français, et singulièrement le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, défendent à travers le monde les produits français et européens. Il serait paradoxal de ne pas le faire en France même. Cependant, si le Gouvernement encourage les ventes d'Airbus, il le fait dans le cadre du droit international et communautaire. Si Air France est un client non négligeable pour Airbus, environ 83 % du carnet de commandes d'Airbus est réalisé hors d'Europe à la fin 2010, le constructeur réalisant ses parts de marché les plus importantes en Amérique et surtout en Asie. À cet égard, on peut remarquer que de nombreuses compagnies américaines font appel à l'avionneur européen, les États-Unis représentant environ 27 % des commandes enregistrées par Airbus. Ainsi, selon les chiffres du constructeur en date de fin juin dernier, Airbus compte près de 3 000 commandes venant de compagnies américaines et leur a déjà livré plus de 2 100 avions.

Données clés

Auteur : [M. Arnaud Robinet](#)

Circonscription : Marne (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 111827

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Commerce extérieur

Ministère attributaire : Commerce extérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 juin 2011, page 6435

Réponse publiée le : 11 octobre 2011, page 10786