

*L'Industrie Aéronautique et de Défense en 2030 : Quels défis, Quelles solutions face à la globalisation et aux délocalisations ?*

Afin de circonscrire les défis engendrés par la globalisation et les délocalisations auxquels l'IAD devra faire face en 2030 j'ai mené une étude selon 3 axes. J'ai d'abord envisagé les défis liés à une concurrence accrue, ceux liés aux délocalisations et enfin ceux qui ont trait à la croissance de l'activité aéronautique.

1-Les années 2030 verront monter les économies émergentes, toutefois, les probabilités sont faibles pour qu'une troisième entreprise d'envergure vienne concurrencer Boeing et Airbus. La Chine est en retard technologiquement, la Russie est pénalisée par sa situation économique, d'autres pays, le Japon notamment, n'ont pas d'intérêt stratégique et diplomatique à la naissance d'un nouveau fleuron.

Boeing et Airbus : guerre des prix entre les 2, pression accrue, besoin de trouver des termes d'accord voire des partenariats pour éviter une bataille juridique devant l'OMC qui est couteuse pour les 2 parties.

2 réponses à la pression concurrentielle accrue, qui sont aussi deux moteurs du processus de la mondialisation : la réduction des couts, la course à l'innovation.

2-La réduction des couts et la guerre des prix rend inévitable les délocalisations. Aujourd'hui justifiées par une différence de couts de main d'œuvre, elles devront être pensées plus globalement dans le futur, en prenant en compte notamment la croissance des pays émergents et l'évolution des parités monétaires, l'aspect stratégique du lieu de délocalisation, la qualité et la productivité de sa MO. Délocalisation car pression sur couts, pression de la part de l'actionnariat à la recherche de profits immédiats. Idée serait de stabiliser l'actionnariat et le salariat... Les délocalisations sont aussi la possibilité de profiter de divers points de vue qui favorisent l'innovation.

L'innovation pose la question du financement, de la protection – amélioration et abaissement du cout, de la répartition de la prise de risques entre acteurs publics, privés et sous traitants, de la stabilité de l'actionnariat et de la pérennisation des contrats.

3-Globalisation = banalisation de l'avion comme moyen de transport et croissance du trafic Dans ce contexte, les aéroports devront s'adapter pour accueillir le trafic supplémentaire. Il faudra dès lors faire face au défi sécuritaire avec un possible rôle accru d'Air Traffic Alliance et l'internationalisation des labels de sécurité type JAR.

La capacité des compagnies à réduire le temps entre l'atterrissage et le décollage suivant sera un enjeu. Prévention des obsolescences, amélioration des infrastructures et investissement dans les CNT (nanotubes de carbone) et techniques et organisation de la maintenance sont cruciaux en 2030.

Service aux clients : Plus que tout, les délais de livraison devront être respectés : il s'agira, pour Boeing et Airbus en particulier, de fabriquer les aéronefs, intégrant les innovations technologiques, à temps et sous contrainte budgétaire.

Les contraintes environnementales et énergétiques : l'innovation en terme de biocarburants est essentielle. La conception d'« avions verts » moins bruyants et rejetant moins de CO2 est à envisager.

Elodie Boulch