

Avis du Comité économique et social sur la «Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions “L’industrie aérospatiale européenne face au défi mondial”»

(98/C 95/04)

Le 30 septembre 1997, la Commission européenne a décidé, conformément à l’article 198 du Traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la communication susmentionnée.

La section de l’industrie, du commerce, de l’artisanat et des services, chargée des travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 7 janvier 1998 (rapporteur: M. Sepi).

Lors de sa 351^e session plénière des 28 et 29 janvier 1998 (séance du 28 janvier), le Comité économique et social a adopté par 112 voix pour et 4 abstentions l’avis suivant.

1. Introduction

1.1. La Commission ouvre, par cette discussion, un vaste débat sur l’industrie aérospatiale européenne afin de définir une politique industrielle susceptible d’accroître sa compétitivité et son rôle au niveau mondial.

1.2. En effet, l’importance fondamentale de ce secteur apparaît clairement, de même que la nécessité d’un engagement politique des États membres en raison du rôle déterminant qu’il doit jouer dans le cadre de la politique industrielle de l’Union européenne.

1.3. La communication arrive à un moment fort opportun et s’inscrit de façon cohérente dans la suite de celles concernant respectivement l’industrie de la défense et l’industrie aérospatiale.

1.4. Nous nous trouvons dans un contexte où l’industrie aérospatiale doit affronter de profondes mutations internes et internationales, sur le plan du financement et des restructurations d’entreprises, des structures de production et de l’innovation technologique⁽¹⁾.

1.5. Le CES ayant déjà émis des avis sur les défis de l’industrie de la défense⁽²⁾ et de l’espace⁽³⁾, il se limitera dans celui-ci à traiter essentiellement les problèmes de l’industrie aéronautique⁽⁴⁾, tout en soulignant que ces

trois secteurs sont unis par un lien étroit, à la fois parce que les entreprises et le développement technologique sont semblables dans leurs grandes lignes, et parce que tous trois traversent une phase historique caractérisée par de profonds changements.

1.6. La Commission souligne fort justement que le contexte mondial devient de plus en plus inquiétant dans le secteur de l’aéronautique, du fait:

- a) d’une plus grande concurrence internationale;
- b) d’une réduction des financements publics;
- c) de l’innovation technologique et du dynamisme des marchés.

1.7. Il faut, grâce à une réponse institutionnelle appropriée des États et de l’Union européenne, mettre les entreprises en mesure de surmonter les difficultés actuelles et de faire jouer à ce secteur le rôle de moteur économique qui l’avait caractérisé au cours des décennies antérieures.

1.8. À cet égard, le CES accueille très favorablement la déclaration de décembre 1997 qui demande aux industries européennes d’Airbus de s’engager à présenter avant avril 1998 un projet clair de réorganisation. Le CES considère qu’il s’agit là d’une première expression de la volonté politique des gouvernements et qu’il convient d’étendre cette approche à d’autres industries et d’autres secteurs.

2. La communication de la Commission

2.1. La Commission part de la constatation qu’il est évident que la structure actuelle des marchés ne permettra qu’à un nombre limité de chefs de file industriels de rang international de conserver leur compétitivité et d’assurer leur succès commercial.

⁽¹⁾ À ce propos, la Commission a approuvé, le 12 novembre 1997, le plan d’action sur l’industrie de la défense qui aura des effets également dans ce secteur.

⁽²⁾ Avis du Comité économique et social sur la communication de la Commission «Les défis auxquels sont confrontées les industries européennes liées à la défense — Contribution en vue d’actions au niveau européen» — JO C 158 du 26.5.1997, p. 32.

⁽³⁾ Avis du Comité économique et social sur la communication de la Commission «L’Union européenne et l’espace: promouvoir les applications, les marchés et la compétitivité de l’industrie».

⁽⁴⁾ Par industrie aéronautique, on entend autant l’industrie de production des avions que des hélicoptères.

2.2. À l'heure actuelle, la division du marché mondial des avions commerciaux gros porteurs fait apparaître une sorte de duopole que se partagent Boeing-McDonnell Douglas (70 % du marché) et Airbus (30 % du marché).

2.3. La communication met en évidence la complexité grandissante des produits aéronautiques et l'augmentation consécutive des coûts et de l'engagement financier qui restreignent considérablement le nombre des entreprises susceptibles d'y faire face avec la crédibilité nécessaire. Il en découle que, pris isolément, aucun des États membres n'est en condition de relever ce défi.

2.4. Les États-Unis, se fondant sur une analyse semblable, procèdent actuellement à d'énormes fusions d'entreprises, qui concentrent l'industrie américaine autour de trois grands pôles: Lockheed Martin, Boeing-McDonnell Douglas et Raytheon.

2.5. Outre la simplification nécessaire des choix directeurs et la solidité financière, ces concentrations permettent d'affronter les mouvements cycliques qui caractérisent le marché civil et d'utiliser au maximum les synergies entre plusieurs secteurs.

2.6. Dans ce contexte, toujours d'après l'analyse de la situation des États-Unis par rapport à celle de l'Europe, la Commission énumère les avantages dont jouit celle-ci:

- a) l'utilisation des dépenses engagées pour la défense, notamment à des fins également civiles, grâce aux produits «doubles» et à la R&D;
- b) un cadre réglementaire unitaire et un marché unique entièrement réalisé;
- c) le soutien politique et commercial sur le marché mondial.

2.7. Face à cette situation et à l'émergence de nouveaux concurrents dans les pays tiers (Brésil, Japon, Chine, etc.), l'industrie européenne est encore fragmentée et dispersée, avec des structures nettement plus réduites, incapables de répondre à ces processus de rationalisations et de concentrations que l'on observe surtout aux États-Unis.

2.8. Ayant souligné l'importance de cette industrie pour l'économie, la technologie et l'emploi sur le continent, la Commission propose quelques mesures considérées comme nécessaires pour affronter cette situation.

2.9. La Commission souligne que les solutions de collaboration adoptées jusqu'ici, ou celles qui pourraient se profiler à l'avenir au niveau international, sont absolument insuffisantes pour insuffler compétitivité et autonomie et pour donner un rôle mondial à l'industrie européenne dans ce contexte nouveau, et que les solutions nationales ne sont pas crédibles.

2.10. D'où la proposition de regroupement européen, qui, comme le montre l'expérience d'Airbus, est le seul moyen de retrouver un certain niveau de compétitivité. Ici, la Commission s'interroge sur la solution la plus réaliste et prometteuse dans le contexte d'une concentration globale de tous les groupes multisectoriels.

2.11. Le choix de la Commission semble s'orienter vers la solution des concentrations par secteurs technologiques, non parce qu'elle ne voit pas d'avantages à une solution globale, mais parce que dans l'état actuel des choses, la première solution est la plus réaliste et suffisamment efficace.

2.12. Cette solution exige, certes, encore un formidable effort de restructuration, que les États et l'Union européenne doivent soutenir au maximum par des financements de R&D, en créant un environnement interinstitutionnel et réglementaire favorable.

2.13. Enfin, une action particulière doit être prévue au niveau européen pour soutenir l'action commerciale de l'industrie européenne dans le monde.

3. Observations générales

3.1. Le CES se félicite de ce document, qui arrive à un moment très délicat pour le secteur aéronautique, et estime que les industries nationales ne sont pas en mesure, isolément, de soutenir en général le niveau de concurrence mondiale.

3.2. Il ne peut toutefois s'empêcher d'observer que, déjà avant la fusion entre Boeing et McDonnell Douglas, l'industrie européenne avait besoin de surmonter sa situation de morcellement entre les pays et, à l'intérieur des pays, entre les entreprises.

3.3. La communication est aussi synthétique que courageuse et indique des choix précis de politique industrielle avec une clarté inhabituelle dans d'autres documents de la Commission.

3.4. La communication enchaîne parfaitement sur les communications précédentes concernant l'industrie de la défense et l'industrie spatiale au sens strict, et laisse fort justement apparaître les liens étroits qui relient ces secteurs.

3.5. Le CES tient à souligner ce lien, qui doit être maintenu afin de fournir un appui à l'industrie aéronautique, caractérisée par un marché commercial sujet à de fortes oscillations cycliques.

3.6. Toutefois, le Comité se doit de souligner que la production d'avions de combat ne pourra pas à long terme jouer jusqu'au bout ce rôle traditionnel et que le secteur spatial, vu ses dimensions, pourra difficilement

le remplacer. C'est pourquoi il importe de créer des structures industrielles dont les dimensions permettent d'amortir les oscillations des cycles de production.

3.7. Le CES marque son accord sur la nécessité de concentrer et, en définitive, de favoriser la construction d'une industrie aérospatiale européenne, pour tous les motifs exposés dans la communication, mais encore parce que ce secteur joue un rôle important dans le maintien et la croissance de niveaux d'emploi qualitativement élevés et, partant, fondamentaux pour l'équilibre de la société et pour la compétitivité de l'économie européenne.

3.8. La Commission ne tient pas compte de la nécessité d'accompagner les projets industriels d'une forte action de formation professionnelle homogène et de niveau européen. À cet égard, les Fonds structurels devraient favoriser une vaste activité de formation tant pour les jeunes qui devront rejoindre l'industrie aéronautique européenne que pour permettre une actualisation de la formation du personnel travaillant déjà dans ce secteur.

3.9. Il sera tout aussi important d'harmoniser, à l'échelle européenne, le niveau des cours de licence en ingénierie aéronautique, peut-être en utilisant dans ce domaine également l'instrument des «réseaux thématiques», comme cela a déjà été fait pour d'autres secteurs.

3.10. Le processus de restructuration aura certainement des conséquences sociales importantes, peut-être même dans certaines régions défavorisées. L'Union européenne doit être prête à engager ses Fonds structurels pour favoriser la réinsertion des travailleurs et leur permettre d'acquérir une nouvelle qualification professionnelle.

3.11. Le financement des processus de restructuration par des instruments communautaires existants ou à déterminer peut avoir un effet décisif dans cette phase, surtout si l'on considère le soutien analogue que les entreprises de ce secteur reçoivent dans d'autres pays (comme aux États-Unis, où l'on estime que seules 20 % des restructurations auraient eu lieu sans l'intervention du gouvernement et au Japon).

3.12. La Commission est appelée à apporter un soutien accru à la définition tant de prescriptions techniques communes que de normes relatives à la gestion et à la sécurité de la navigation aérienne. Il conviendra en outre de rechercher une harmonisation judicieuse des normes en vigueur au niveau international (Europe/États-Unis/Pays tiers). L'élaboration conjointe de normes techniques de la part de l'Europe et des États-Unis permettrait sans aucun doute de diminuer la charge de travail et d'éviter des duplications inutiles.

3.13. Une politique commerciale plus efficace passe par l'affirmation d'une identité européenne au niveau international, non seulement en ce qui concerne l'industrie de la défense, mais également l'industrie aéronautique, spatiale, etc.

3.14. Le CES exprime son plein appui à une nouvelle planification stratégique, définie grâce à un dialogue avec les industriels et dotée de nouvelles fonctions de gestion au niveau européen pour la R&D. C'est là un des points clés pour l'industrie aérospatiale (aéronautique civile, militaire et spatiale).

3.15. Le CES réaffirme, comme il l'a déjà fait avec ses avis sur l'industrie de la défense et sur l'industrie spatiale, que la relance de ce secteur ne sera possible que si les États membres s'engagent à fond dans une direction univoque, en acceptant de se fixer des objectifs économiques communs et en apportant les instruments dont ils disposent.

3.16. Dans la perspective de l'élargissement, il conviendra également d'examiner les problèmes et possibilités qui pourraient découler de l'adhésion de nouveaux pays (d'Europe de l'Est).

4. Observations spécifiques

4.1. Le document de la Commission ainsi que l'expérience américaine et celle d'Airbus démontrent la nécessité impérieuse de mettre en place des structures industrielles unifiées, ce qui suppose la fusion comme objectif final. Mais la fusion entre des sociétés européennes de plusieurs pays présente à l'heure actuelle de nombreuses difficultés. C'est pourquoi la mise en place de la SPA européenne, malgré les difficultés qu'elle rencontre, est très importante pour ce secteur.

4.2. Une structure industrielle basée sur trois grands regroupements (avions, moteurs et équipements) présente un grand nombre d'avantages, mais détermine de fait un «champion européen» par regroupement, avec de possibles effets négatifs sur le plan de la résistance au changement et d'un excès de verticalisation. Cela apparaît toutefois indispensable pour créer une entité en mesure d'affronter la concurrence sur le marché mondial.

4.3. Pour donner cependant un degré de flexibilité au système et augmenter le niveau de l'emploi, il conviendrait de promouvoir le développement d'un réseau de petites et moyennes entreprises européennes capables de mettre en œuvre la décentralisation d'une partie importante de la production, en tirant parti dans d'autres secteurs également des retombées technologiques. La nécessité d'un soutien adéquat aux petites et moyennes entreprises dépositaires d'un contenu technologique de haut niveau a d'ailleurs été soulignée à l'occasion du récent sommet sur l'emploi qui a eu lieu à Luxembourg et au cours duquel la mise en œuvre de mesures de financement adéquates a en outre été prévue.

4.3.1. À cet égard, la mise en œuvre des synergies appropriées, qui peut se faire à travers les universités et les centres de recherches, pourrait elle aussi se révéler déterminante.

4.4. Dans le cadre de ce processus de transition, la préoccupation constante doit être d'atteindre des niveaux élevés d'efficacité et de compétitivité par rapport aux principaux concurrents grâce à une action judicieuse de restructuration et à la détermination d'objectifs et de politiques commerciales communs.

4.5. Les institutions de l'UE et les États membres doivent donner une forte impulsion à la création d'une autorité européenne pour la sécurité aérienne et d'un système intégré de contrôle du trafic aérien, ainsi que d'un niveau d'infrastructures au sol tenant compte des exigences futures.

4.6. Une attention particulière devra être accordée aux actions en matière de politiques environnementales, notamment en ce qui concerne les aéroports et leurs zones avoisinantes, en développant les technologies permettant de réduire tant la pollution atmosphérique que les nuisances sonores.

4.7. Quant à la R&D, il sera nécessaire d'élargir les ressources aujourd'hui disponibles des programmes spécifiques et cela impliquera en particulier de trouver des applications concrètes dans le V^e programme-cadre. Un aspect déterminant à cet égard sera le transfert des technologies du secteur militaire au secteur civil et inversement, en soutenant la recherche sur les produits «doubles». Tout aussi importante sera la mise en œuvre de programmes communs de recherche coordonnés au niveau européen, avec l'appui des ressources des programmes nationaux des divers pays, en envisageant également de nouveaux instruments d'intervention de la part de l'UE.

4.8. L'Union européenne devrait en outre envisager, comme soutien aux industries européennes qui ont subi une restructuration récente, le financement de programmes communs, tels que par exemple un système de surveillance et de contrôle intégrés (multidisciplinaire mer-ciel-terre-espace) pour la sécurité globale du continent, un système de transport aérien militaire-civil (FLA) ou un système de navigation satellite.

4.9. Enfin, considérant les trois secteurs (défense, espace et aéronautique) dans leur ensemble, le CES estime que pour être sur un pied d'égalité avec le système de politique industrielle américain dans des secteurs qui demandent d'importantes contributions institutionnelles et financières, il faut se doter d'instruments de financement et de modulation de la dépense publique au niveau continental. Cela suppose un saut qualitatif dans le processus politique d'intégration européenne.

4.10. Dans tous les cas, il est indispensable de garantir une ouverture plus efficace des marchés publics qui permette à l'industrie aérospatiale européenne de bénéficier de nouveaux débouchés.

4.11. Le CES accueille favorablement la demande qui lui a été transmise par la Commission d'émettre un avis sur le nouveau document sur l'industrie de la défense⁽¹⁾ et demande à être consulté sur l'évolution des initiatives en faveur de l'industrie aérospatiale.

⁽¹⁾ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions — Mettre en œuvre la stratégie de l'Union européenne en matière d'industries liées à la défense (COM(97) 583 final).

Bruxelles, le 28 janvier 1998.

Le Président
du Comité économique et social
Tom JENKINS