

Sommaire :

Présentation du secteur.....	1
Chiffres clés.....	2
Besoin en terme de recrutement.....	3
Le secteur aérospatial et les ingénieurs ETP.....	4
Liens utiles.....	4

Présentation du secteur

Les débuts d'une industrie aéronautique « structurée » remontent à 1908, date à laquelle les principaux constructeurs de l'époque (Blériot, Bréguet, Voisin, Esnault-Pelterie) fondent la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques. A la sortie de la Première Guerre Mondiale, la France occupe la première place mondiale en aéronautique. Cependant, 20 ans après, ce formidable appareil industriel n'a pas su évoluer ou du moins, l'a fait trop tard. Ce n'est que dans les années cinquante qu'une politique dynamique remet l'industrie aéronautique dans le bon sens avec des réalisations tant dans l'aviation civile avec la Caravelle de Sud-Est Aviation que dans le domaine militaire avec les premiers avions de chasse Dassault, l'Ouragan et le Mystère. Dans le domaine spatial, la France est la troisième nation à mettre en orbite un satellite, le petit Astérix le 26 novembre 1965, après l'Union Soviétique et les Etats-Unis d'Amérique. Depuis, l'industrie spatiale de la France et de ses partenaires européens accumule les succès, notamment grâce au programme Ariane.

A l'heure actuelle, l'industrie aéronautique française peut être décomposée en 6 secteurs :

- les avions proprement dits, autant civils que militaires : les deux grands acteurs nationaux de ce secteur sont EADS et Dassault Aviation auxquels il faut ajouter le consortium européen Airbus. La gamme du transport régional est occupée par le GIE franco-italien ATR et l'aviation légère est couverte par EADS Socata, Reims Aviation, Robin Aviation et Cap Aviation ;
- les hélicoptères : le constructeur Eurocopter, filiale d'EADS, est le premier hélicoptériste du monde avec 57% du marché (donnée GIFAS) ;
- les moteurs : la gamme de motoristes s'étend du fabricant de moteur pour drone au fabricant de moteurs pour lanceurs spatiaux; le principal acteur est le Groupe SNECMA, dont fait maintenant partie Turboméca, connu pour ses turbines pour hélicoptères. D'autres motoristes sont également présents comme Microturbo (petits réacteurs pour missiles et groupes auxiliaires de puissance), la Société de Motorisation Aéronautique (moteurs diesel pour l'aviation légère) ou Celerg ;
- les missiles et drones : le principal acteur pour les missiles est MBDA, détenu à 37.5% par EADS, 37.5% par Bae Systems et 25% par Finmeccanica. La filière des drones est quant à elle en plein développement et est dominée par Dassault, Sagem et MBDA ;
- l'espace : EADS avec ses filiales EADS Launch Vehicules et Astrium y joue un rôle majeur, mais il faut aussi compter avec Alcatel Space. Arianespace s'occupe de l'exploitation des lanceurs ;
- les équipements : il serait ici trop long de citer tous les équipementiers puisqu'il s'agit principalement de PME. Cependant, quelques grands groupes sont également présents avec notamment Labinal, Sagem, Thales ainsi que des noms prestigieux comme Latécoère ou Potez.

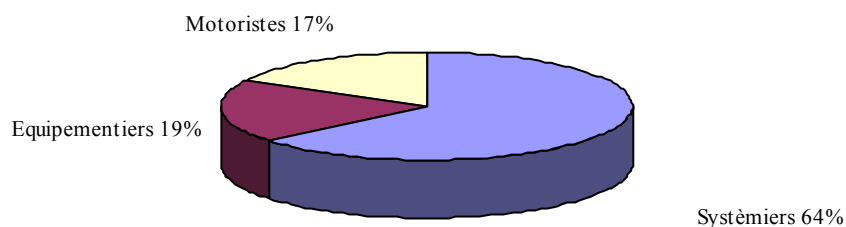
Chiffres clés

Chiffres d'Affaires Consolidé (en M€)	2001	2002	Variation 2002/2001
C.A. réalisé avec l'Etat français	4220	4809	14%
C.A. réalisé avec les autres utilisateurs français	1106	1374	24%
C.A. réalisé à l'exportation (directe)	14823	13821	-7%
Total	20149	20005	-1%

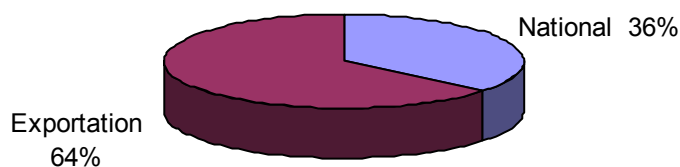
Le montant des commandes totales enregistrées en 2002 s'établit à 25571 M€, soit une diminution par rapport à 2001 (34870 M€) de -27% en valeur.

Ventilations des commandes aéronautiques et spatiales :

Par secteur



Par marché



Evolution du chiffre d'affaires par type d'activité pour le secteur spatial :

En M€ courants	2001	2002	Variation 2002/2001
Systémiers Spatiaux	3038	2659	-12.47%
Motoristes	494	349	-28.04%
Equipements	149	126	-15.35%
Total	3672	3134	-14.64%

Besoin en terme de recrutement

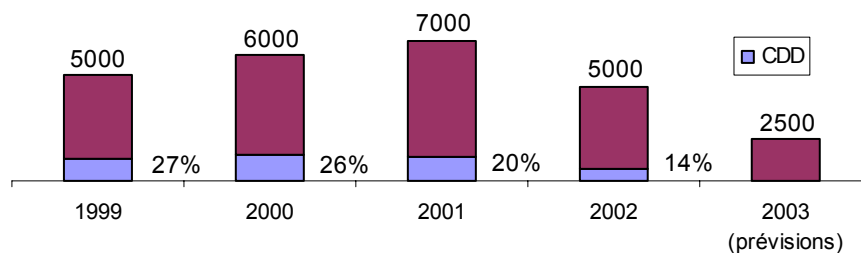
L'industrie aéronautique a subi de plein fouet les conséquences du 11 septembre et s'en remet difficilement malgré les projets comme l'A380 ou l'A400M.

Ainsi, en 2002, la rétraction de l'emploi s'établit à 3,5% et se répartit de la façon suivante :

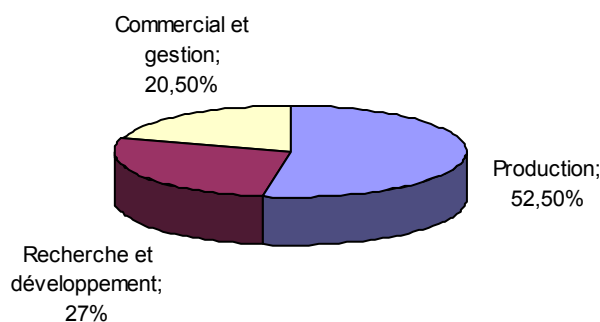
- . 2% pour les effectifs non permanents (intérim, CDD, sous-traitance),
- . 1% de départs en préretraites dans le cadre du dispositif de cessation d'activités anticipées (CATS),
- . 0,5% des effectifs permanents.

En 2003, cette tendance s'est amplifiée avec une réduction prévisible des effectifs directs de l'ordre de 3%. En tenant compte du dispositif CATS, la **réduction de l'emploi se porterait à 5% en 2003**.

Evolution du recrutement (1999-2003)

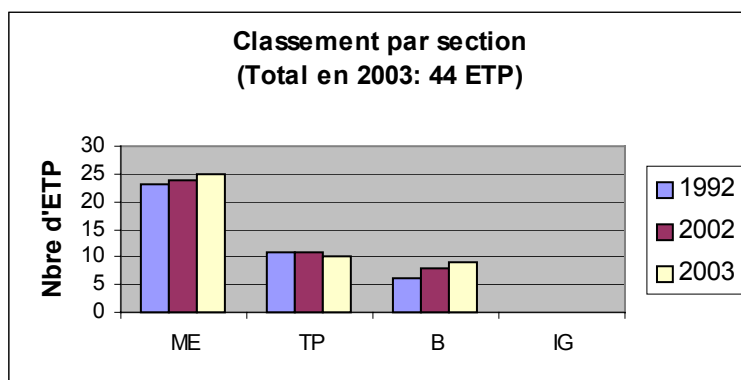
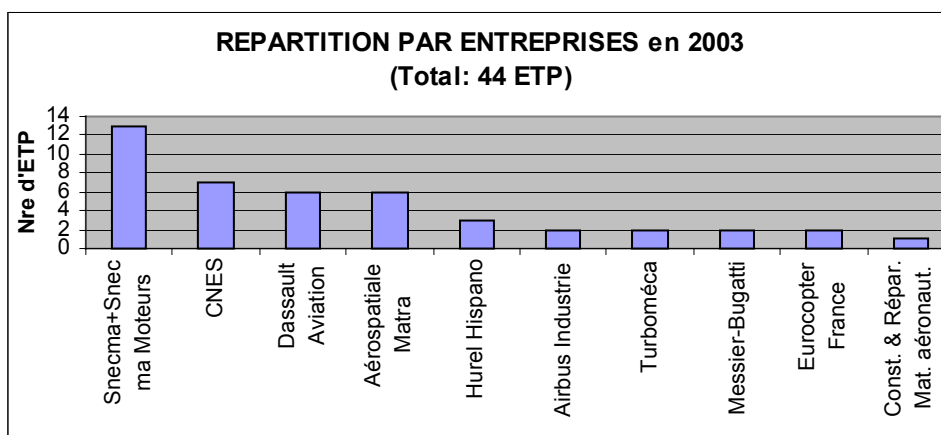


Les effectifs 2002 par grandes fonctions



Le secteur aérospatial et les ingénieurs ETP

Entre 1992 et 2003, le nombre d'ETP recensés dans ce secteur est en légère augmentation. En 2003, il est de 44 alors qu'en 1992, il était de 40. La section ME est la plus représentée avec environ 60%. A noter qu'il n'y a aucun IG.



A l'heure actuelle, pour un jeune diplômé de l'ESTP, même après avoir suivi un troisième cycle spécialisé, entrer dans une entreprise *aéronautique* est très difficile. En effet, les grands groupes préfèrent se tourner vers des « valeurs sûres » comme Sup'Aéro, l'ENSICA ou l'ESTACA. Les PME quant à elles essayent de stabiliser leurs effectifs en attendant la reprise économique.

Pour les cadres plus expérimentés, le tableau est moins sombre même si les grands groupes ont plus tendance à procéder à des mouvements internes qu'à des embauches. Le domaine de la production semble pouvoir être une entrée possible grâce notamment aux grands projets comme l'A380 et l'A400M.

Liens utiles

GIFAS : www.gifas.asso.fr
 EADS : www.eads.net
 Snecma : www.snecma.com
 Dassault : www.dassault-aviation.com
 Eurocopter : www.eurocopter.com
 Thales : www.thalesgroup.com

Sources : Gifas, SID ETP
 Auteur : [A.Guidoux](#)