

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 47 (1967)
Heft: 2: Recherche spatiale et industrie électronique

Artikel: L'Industrie aérospatiale française industrie de pointe
Autor: Blum, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887865>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'Industrie Aérospatiale française

Industrie de pointe

par

Robert BLUM

*Président de l'Union syndicale des industries
aéronautiques et spatiales*

C'est à des exigences particulièrement sévères que l'industrie aérospatiale se trouve confrontée dans la réalisation des matériels qu'elle a vocation de construire. L'aptitude à répondre avec succès à ces obligations ne peut être obtenue que par la recherche incessante d'innovations de technologie et par l'exécution de véritables prouesses techniques. Cette nécessité lui vaut sans conteste le droit à l'appellation d'industrie de pointe. Elle entraîne dans cette voie de perfectionnement constant les industries connexes des matériaux, des outillages et des équipements de toutes sortes auxquelles elle fait appel.

Une place prépondérante lui revient de ce fait dans l'économie de la nation. En effet, de larges répercussions en découlent dans certains domaines essentiels : potentiel en personnel scientifique et technique, niveau des exportations, prestige dans le monde, indépendance économique et politique, niveau technique général, qui présentent un attrait tel que de nombreux pays cherchent au prix d'efforts considérables à accéder au rang de nation industrielle aérospatiale.

Physionomie de l'industrie aérospatiale française

Organisée pour satisfaire les besoins nationaux, européens et souvent mondiaux, mettant en œuvre les toutes dernières techniques, l'industrie aérospatiale française tient une place de choix tant dans le monde qu'à l'intérieur du pays.

Plus de 100 000 personnes y travaillent ce qui constitue dans le pays un effectif important encore que modeste par rapport aux 700 000 de l'industrie chimique et aux 400 000 de la sidérurgie. Car au-delà des données globales, il convient de prendre en considération l'extrême qualification des personnels. Ainsi, le pourcentage des manœuvres et ouvriers spécialisés qui est de 50 % dans l'ensemble des industries mécaniques se situe à moins de 15 % dans l'industrie aérospatiale.

Le chiffre d'affaires final de notre profession, qui en 1965 avoisinait cinq milliards de francs, a progressé d'environ 15 % en 1966. Rapporté aux effectifs, ce chiffre d'affaires est significatif d'une industrie de pointe. Il s'élève en effet à 65 000 F par salarié dans l'industrie aérospatiale alors qu'il ne représente que 54 000 F par salarié dans l'ensemble des industries mécaniques. La qualification exceptionnelle du personnel employé dans le secteur aérospatial donne donc à notre profession un poids considérable et marque fortement la physionomie de l'industrie nationale.

Les équipes progressivement constituées avec l'apport des élites professionnelles disposant d'une large expérience et d'un dynamisme élevé, forment un capital de compétence et d'efficacité qui valorise au plus haut degré les moyens matériels dont elles disposent (moyen de calculs, de recherches et de production particulièrement bien adaptés à leur objet).

A cet égard, l'industrie aérospatiale française dispose d'un capital précieux : la puissante infrastructure que

constituent les Centres d'essais (Brétigny, Istres, Mont-de-Marsan), les établissements d'expérimentation officiels (Toulouse, Melun, Saclay, Brétigny) ainsi que d'une gamme exceptionnelle de moyens de recherche, d'études et d'essais parfaitement équipés, réalisés soit à l'initiative de l'État, soit à celle des firmes et sans lesquels une industrie aéronautique ne peut exister.

Dans le domaine de la recherche, l'industrie bénéficie du concours précieux des moyens considérables de l'ONERA (1), organisme officiel spécialisé dans l'étude et la recherche intéressant les activités aéronautiques et spatiales.

Une illustration spectaculaire du dynamisme de l'activité de l'industrie aéronautique et la matérialisation d'une grande part de son apport à l'économie du pays est à rechercher dans les chiffres relatifs aux exportations. En 1966 les livraisons ont correspondu à près de deux milliards de francs, les commandes se situant à plus de 2,5 milliards, s'inscrivant en augmentation de 33 % par rapport aux chiffres de 1965. En 7 ans, le montant des commandes reçues a représenté plus de 12 milliards de francs et celui des livraisons près de 9 milliards. Quarante-trois pays sont clients de l'industrie aéronautique française qui intervient pour 22 % dans les exportations de biens d'équipements et pour 4 % dans l'ensemble des ventes à l'étranger.

Exporter plus d'un tiers de sa production constitue pour une industrie une promotion et une référence qui démontrent son aptitude à affronter la concurrence internationale dans le triple domaine de la qualité, du prix et de méthodes commerciales.

Les répercussions au-delà du secteur aéronautique ont été particulièrement sensibles. Les conséquences sur l'idée que l'on se fait à l'étranger du niveau des réalisations techniques et de l'activité de la France, ont été particulièrement importantes. La place et la demande de la technique française à l'étranger en ont été fortement impressionnées. Les résultats d'une enquête en ont donné la démonstration puisqu'ils ont en particulier abouti aux conclusions suivantes :

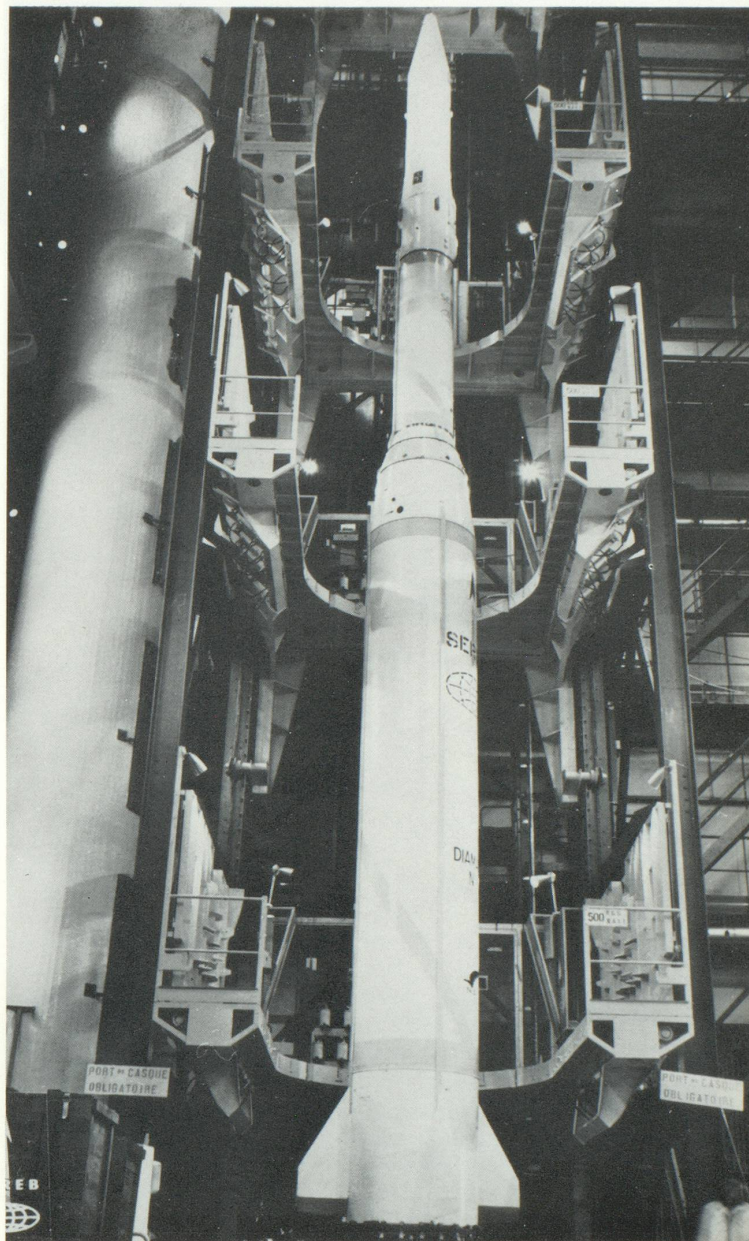
La construction aéronautique française détermine pour une part non négligeable l'idée que l'on se fait de la technique et des techniciens français.

Le succès de la construction aéronautique française doit avoir une réelle influence sur le volume de l'ensemble des exportations françaises.

La construction aéronautique est avec la construction ferroviaire un domaine où la place de la France est considérée comme très importante.

La possession de techniques de pointe qui se répercutent dans les différentes branches associées à l'activité aéronautique constitue un avantage industriel et économique pour le pays. Cette action stimulante des techniques avancées que l'on qualifie souvent de « retombées » est

(1) Office National d'Études et de Recherches Aéronautiques.



Lanceur Diamant = Émeraude + Topaze + 3^e étage.

assez exceptionnelle dans l'industrie aéronautique parce que, d'une part, les objectifs à atteindre sont d'une hardiesse qui impose les prouesses techniques, et que, d'autre part, les études et les programmes réalisés engagent une gamme extrêmement variée d'activités (matières premières, mécanique, électronique, chimie, biologie).

La position compétitive des Sociétés de ces branches s'en trouve nettement améliorée sur les marchés mondiaux. Des matériaux nouveaux sont expérimentés; l'aérodynamisme ou la résistance des structures progressent en même temps que l'hydraulique, des techniques nouvelles diffusent dans de nombreux secteurs de l'in-



De bas en haut : Djinn, Alouette II, Alouette, Astazou, Alouette III, S.A. 330, Super-Frelon.

dustrie. Ainsi, certains secteurs des firmes aérospatiales françaises sont chargés d'explorer les ressources nouvelles de la technique, de promouvoir de nouvelles applications et de transposer les méthodes aéronautiques dans d'autres industries.

Résultats et perspectives

Industrie de pointe, mettant en œuvre des techniques avancées, l'industrie aérospatiale française a déjà connu de grands développements. La liste de ses matériels ayant une notoriété mondiale est particulièrement large et bien connue. Elle est appelée dans l'avenir à de plus larges perspectives encore.

En raison du potentiel dont elle dispose aussi bien dans le domaine des recherches que des fabrications, en raison aussi de ses remarquables facultés de création et d'adaptation, l'industrie aérospatiale française a réalisé dans des délais limités des appareils militaires appréciés et complété des armements traditionnels par des engins de grande renommée. Grâce à la diversification de ses productions, elle a pu répondre aux programmes nationaux de défense.

Pour le transport civil, Concorde succédera bientôt à Caravelle, tandis que Nord 262 est appelé à remplacer le DC-3 et que l'aviation d'affaires dispose avec le Mystère 20 d'un moyen de valeur qui a réussi à l'imposer aux États-Unis.

Dans le domaine des hélicoptères, ses matériels connaissent un succès qui se renouvelle dans les modèles nouveaux.

Dans le secteur des engins et des véhicules spatiaux, les activités de l'industrie aérospatiale française ont pris ces dix dernières années une extension considérable et atteignent un niveau comparable à ceux des autres branches notamment en ce qui concerne la partie études. Les réalisations auxquelles elles ont donné lieu ont prolongé encore le développement des techniques et des technologies avancées déjà obtenu dans le domaine proprement aéronautique; elles permettent de nouvelles percées dans le cadre des programmes scientifiques et d'applications lancés sur le plan national et en coopération européenne.

Tant dans l'Espace où l'Europe s'est déjà rassemblée sur des programmes majeurs, que dans le secteur aéronautique proprement dit, la France a nettement conscience, en particulier pour les programmes de quelque importance, que les progrès sont favorisés par la coopération internationale, et spécialement par la coopération entre pays européens aux moyens techniques et financiers équivalents. Le Concorde, le Transall, l'Atlantic, le Jaguar, certaines familles d'hélicoptères, le Martel, les engins tactiques, etc. la trouvent engagée dans des accords de coopération. D'autres programmes importants font l'objet de négociations avec recherche de formules de coopération, assurant le respect des intérêts de chacun. Le programme Athos (satellite franco-allemand de télécommunications), les travaux au sein d'ELDO et d'ESRO relèvent de la même optique.

Ces matériels forment donc avec ceux déjà réalisés sur le plan national pur : Mirage 3, Caravelle, Alouettes, Super-Frelon, Diamant, Diapason et Diadème, et qui ont obtenu le succès que l'on sait, un ensemble homogène particulièrement représentatif des possibilités de notre pays dans un domaine de très haute technicité.

Ainsi seule ou en coopération avec d'autres industries sœurs, la construction aérospatiale française poursuit sa marche en avant. Sans doute rencontrera-t-elle des difficultés, mais forte d'un passé glorieux et s'appuyant sur un présent solidement organisé, elle croit en un destin générateur de progrès.