

## La chronique trimestrielle des exportations françaises dépend fortement du secteur aéronautique et naval

Les livraisons aéronautiques et navales présentent des effets de calendrier marqués. Plus précisément, depuis 2016, les livraisons d'Airbus sont particulièrement dynamiques en fin d'année. Ce phénomène est néanmoins trop récent pour être neutralisé par la correction des variations saisonnières dans les statistiques des comptes trimestriels. Cela explique en partie le pic des exportations françaises chaque quatrième trimestre depuis trois ans. Par ailleurs, ces trois dernières années ont également été marquées par un rythme inédit de livraisons de paquebots et de matériels militaires.

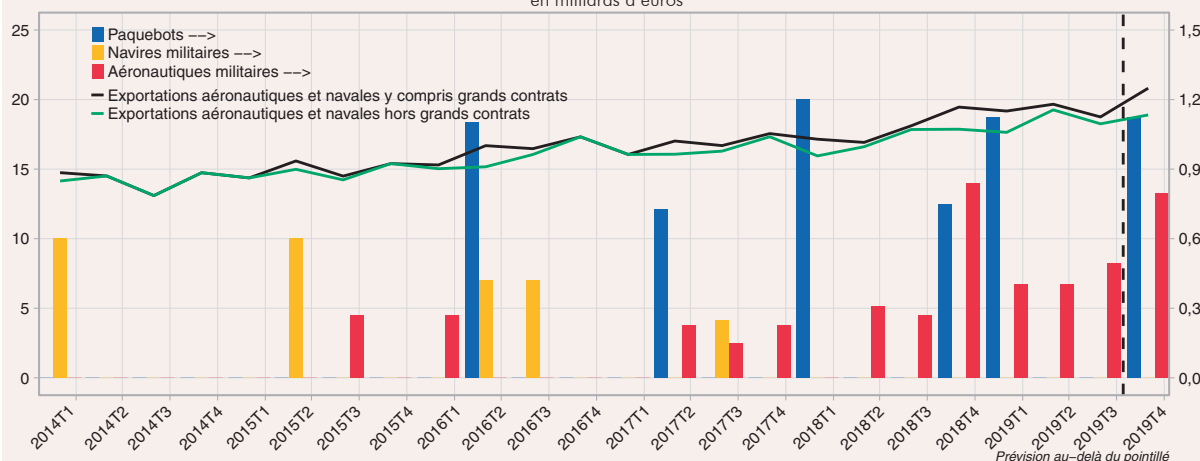
### Depuis 2016, le secteur aéronautique et naval représente un dixième des exportations françaises de biens et services

En 2018, le secteur aéronautique et naval représente 15 % des exportations manufacturières françaises, soit 10 % des exportations de l'ensemble des biens et services. Au sein de ces exportations aéronautiques et navales, sont distingués les « grands contrats », définis ici comme les livraisons de matériels militaires (avions Rafale) et de paquebots, et les autres livraisons, qualifiées de « hors grands contrats », contenant majoritairement des livraisons aéronautiques civiles. Si ces exportations ne peuvent être prévues à l'aide des données de la demande mondiale ou du taux de change effectif réel, en raison notamment du caractère spécifique de ces livraisons, elles peuvent être appréhendées via une expertise particulière : médias généralistes ou spécialisés, communiqués officiels d'Airbus, de Dassault Aviation, etc.

### Les exportations de « grands contrats » aéronautiques et navales contribuent pour plus d'un quart à la variabilité des exportations aéronautiques et navales

Les livraisons de grands contrats, identifiées via notamment les communiqués de Dassault Aviation et les informations relatives aux chantiers de Saint-Nazaire, ont pris récemment de plus en plus d'ampleur (graphique 1). En effet, entre 2017 et 2019, elles ont comporté cinq paquebots contre un seul les trois années précédentes, pour des montants respectifs d'environ 4 milliards et 1 milliard d'euros. Par ailleurs, les livraisons de grands contrats aéronautiques militaires ont aussi augmenté depuis 2017, avec 17 avions Rafale livrés entre 2017 et 2018 pour un montant total d'environ 1,4 milliard d'euros et un objectif de livraisons de 26 appareils en 2019.

1 - Exportations aéronautiques et navales  
en milliards d'euros



Sources : Douanes, Insee, Airbus, Dassault Aviation, Chantier de Saint-Nazaire

Alors que le poids moyen des « grands contrats » dans les exportations aéronautiques et navales est relativement faible (3 % en moyenne depuis 2014), leur contribution à la variabilité trimestrielle<sup>1</sup> de ces exportations sur la période 2014-2019 s'élève à 28 %. Au sein des exportations manufacturières, ces livraisons exceptionnelles ne pèsent que 0,5 % et contribuent à 6 % de la variabilité.

## En dehors des grands contrats, le reste des exportations aéronautiques et navales contribue pour près de la moitié à la variabilité des exportations manufacturières

Hors grands contrats, les exportations aéronautiques et navales contribuent pour 46 % à la variabilité trimestrielle des exportations manufacturières sur la période 2014-2019, pour un poids de seulement 14 % en moyenne. Par ailleurs, ces exportations sont fortement corrélées avec le nombre d'appareils livrés par Airbus depuis la France : le coefficient de corrélation, calculé sur la période 2014-2019, atteint +0,7. L'analyse de ces livraisons est donc déterminante pour comprendre les évolutions des exportations françaises.

## Depuis 2016, Airbus ne cesse d'augmenter ses objectifs de livraisons, atteignant des records à chaque fin d'année

La contribution du secteur aéronautique aux exportations françaises est d'autant plus marquée que les rythmes de livraison peuvent varier significativement d'un trimestre à l'autre : ils augmentent considérablement chaque fin d'année depuis 2016 (*graphique 2*). Au total, ces pics de fin d'année<sup>2</sup> ont contribué pour +0,6 point à l'augmentation moyenne des exportations manufacturières françaises observée au cours du quatrième trimestre entre 2016 et 2018.

## En 2019, les défaillances des Boeing 737 Max pourraient bénéficier aux livraisons Airbus

Si l'année 2019 avait commencé sur les chapeaux de roues pour les deux premiers avionneurs mondiaux, avec une révision à la hausse des objectifs annuels de livraisons (objectif de 880 livraisons pour Airbus, revu à 860 en octobre, contre 800 en 2018 ; 900 pour Boeing après 806 en 2018), les deux accidents successifs de Boeing 737 Max, en octobre 2018 et mars 2019, ont provoqué l'arrêt des vols de ce type d'appareils jusqu'à nouvel ordre.

1. En décomposant les exportations aéronautiques et navales (CL2) selon les livraisons qui relèvent des grands contrats (GC) ou des livraisons hors grands contrats (hGC), le calcul des contributions à la variabilité des exportations CL2 repose sur la formule suivante :

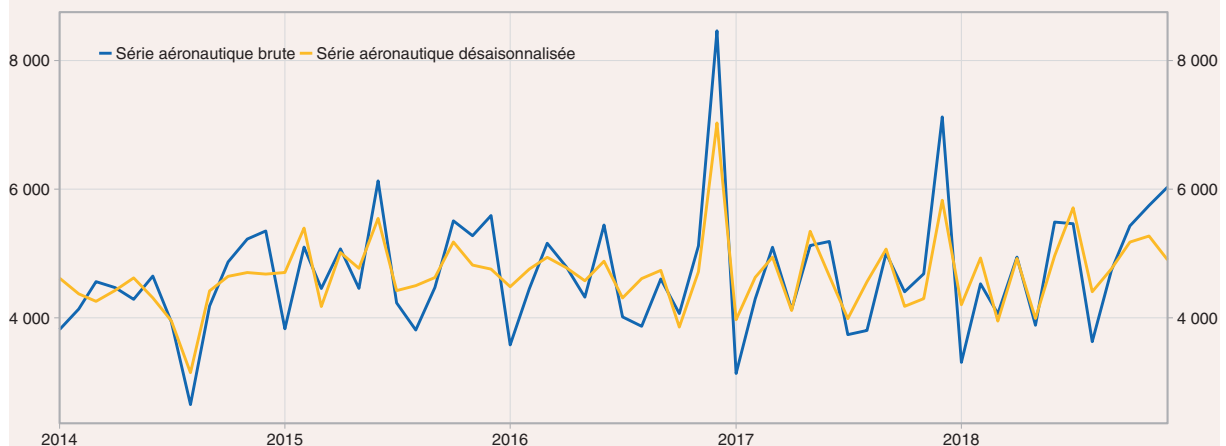
$$(\Delta X_{(CL2)} - \Delta X_{(CL2)_{t-1}})^2 = (\Delta X_{(CL2)} - \Delta X_{(CL2)_{t-1}}) * (\Delta X_{(GC)} - \Delta X_{(GC)_{t-1}}) + (\Delta X_{(CL2)} - \Delta X_{(CL2)_{t-1}}) * (\Delta X_{(hGC)} - \Delta X_{(hGC)_{t-1}})$$

Une analyse similaire peut être menée du côté des exportations manufacturières, en décomposant ces dernières selon les ventes qui relèvent du secteur aéronautique (lui-même composé des grands contrats et hors grands contrats) et celles qui relèvent des autres secteurs (chimie, biens d'équipements, industries agro-alimentaires, etc.)

2. Depuis 2016, les hausses de livraisons constatées au quatrième trimestre sont en partie corrigées par la désaisonnalisation. Malgré trois années successives d'accélération des livraisons en fin d'année, les coefficients de la correction des variations saisonnières sont restés quasiment les mêmes qu'auparavant. Airbus souhaitant lisser davantage les cadences de ses livraisons au cours de l'année, notamment en augmentant ses capacités de production, la hausse propre au dernier trimestre pourrait s'atténuer à l'avenir.

## 2 - Exportations aéronautiques des douanes en valeur brute et désaisonnalisée au sens des comptes nationaux

données mensuelles en millions d'euros



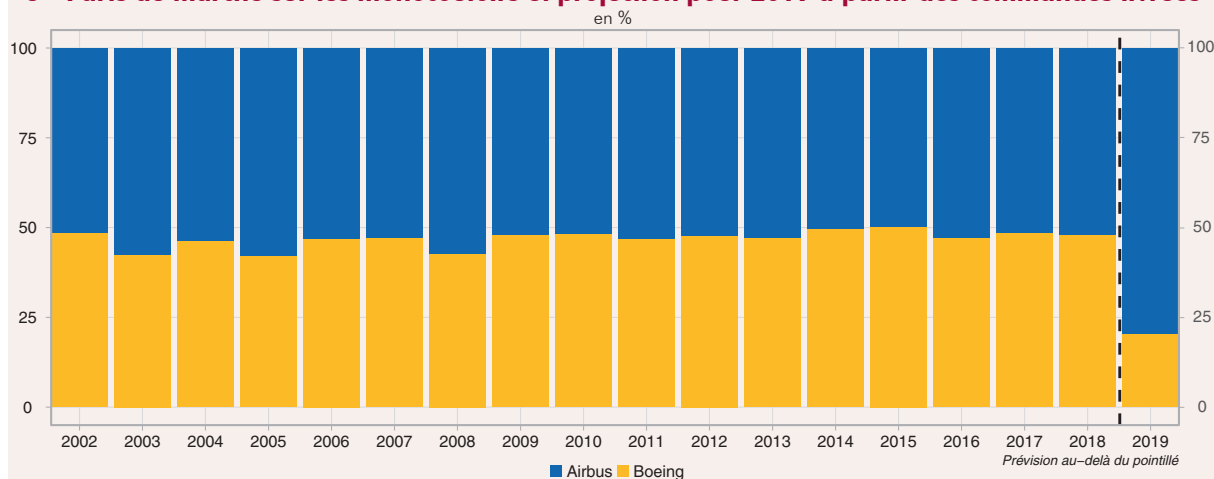
Source : Douanes, Insee

Les commandes et les engagements d'achats pour les monocouloirs, dont font partie les Boeing 737 Max et les Airbus A320, ont été quasiment identiques pour les deux avionneurs lors du salon du Bourget de juin 2019, avec environ 200 commandes ou engagements chacun. Cependant, Airbus semblerait plus à même de tenir son objectif annuel de livraisons que Boeing : les dernières données disponibles (novembre 2019) indiquent que le groupe européen aurait livré plus de 3/4 de ses appareils contre plus d'un tiers pour Boeing en octobre. Ainsi, sous l'hypothèse d'un rythme de livraison constant pour l'avionneur américain en raison des difficultés rencontrées et d'un maintien de l'objectif annuel par Airbus, l'avionneur européen aurait capté près de 80 % des livraisons de monocouloirs en 2019 (*graphique 3*). La crise des 737 Max et l'arrêt momentané de leurs livraisons pourraient soutenir les commandes puis les livraisons d'Airbus et ainsi

contribuer à la croissance à venir des exportations aéronautiques françaises à un horizon de prévision plus lointain que celui de la *Note de conjoncture*.

Au quatrième trimestre 2019, les exportations manufacturières accéléreraient sensiblement (+1,2 % après -0,5 %). Compte tenu des livraisons déjà réalisées et de l'objectif d'Airbus, la hausse des exportations aéronautiques hors grands contrats contribuerait à hauteur de +0,5 point à ce rythme, tandis que la livraison du paquebot « Grandiosa » y contribuerait pour +1,1 point. Au total, la croissance des exportations de produits manufacturés, représentant environ 69 % des exportations totales françaises, contribuerait pour +0,8 point à l'évolution prévue (+1,0 %) des exportations totales au dernier trimestre 2019, dont la quasi-totalité serait attribuable aux livraisons aéronautiques et aux grands contrats. ■

### 3 - Parts de marché sur les monocouloirs et projection pour 2019 à partir des commandes livrées



Hypothèses : Airbus maintient son objectif annuel de livraisons de monocouloirs et Boeing maintient son rythme de livraisons constant, ce qui conduirait à un total de livraisons en 2019 largement inférieur à l'objectif annuel annoncé par Boeing en janvier 2019.

Lecture : En 2018, sur les livraisons de monocouloirs effectuées par Airbus et Boeing, 52 % provenaient du premier et 48 % du second. En 2019, 80 % des livraisons de monocouloirs proviendraient d'Airbus, contre seulement 20 % de Boeing.

Source : Boeing, Airbus