

« Vouloir répartir la richesse est louable, mais avant il faut la créer » : l'industrie aéronautique alerte sur le poids de la fiscalité

ANNE DRIF

Portée par une année stratosphérique, la filière aéronautique et spatiale ne voit pas d'impacts majeurs du conflit dans le détroit d'Ormuz, à ce stade. La baisse du soutien de l'Etat, voire la tentation de se livrer à de futurs prélèvements, inquiètent davantage le Gifas.

« Ça ne doit pas être une honte. » Avec un record de 85,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires en progression accélérée (+ 12 %) sur 2024, plus de 88 milliards d'euros de commandes et le titre de premier contributeur à la balance commerciale tricolore, la ligue française de l'aéronautique et du spatial fédérée autour d'Airbus, Thales, Safran, Dassault et MBDA affiche une santé insolente par ces temps de crise des finances publiques et d'économie mondiale sous le choc.

Mais Olivier Andriès, le patron de Safran et président du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas), s'est fait très clair mercredi vis-à-vis de l'exécutif français et des prétendants à la présidentielle de 2027 : « C'est un souci louable de vouloir travailler à la bonne répartition de la richesse. Mais avant de la répartir, il faut la créer. »

Pas de décalage des commandes

« Nous avons un vrai sujet avec les prélèvements obligatoires », a déclaré le dirigeant, qui n'avait pas hésité à qualifier en février les débats au Parlement de « concours Lépine pour taxer plus et travailler moins ». Dit autrement, ne cherchez pas encore à augmenter l'addition.

Pour la filière, qui mobilise 230.000 emplois, les risques viennent moins aujourd'hui du détroit d'Ormuz que de la scène intérieure. Dans le Golfe, côté défense, elle est sursollicitée par ses partenaires. Côté civil, « il n'y a aucune demande de compagnies aériennes de décaler des commandes, ni de signaux de baisse d'activité dans la maintenance », a ajouté Olivier Andriès.

« Si la crise devait durer, on sera dans un autre scénario », a jugé Olivier Andriès. Pour l'heure, les fondamentaux sont solides, les délais de livraison se réduisent... bien qu'Airbus soit confronté à la pénurie de moteurs Pratt & Whitney. Seuls une quarantaine de fournisseurs sont en situation fragile.

Facture fiscale en hausse

Les yeux de la filière sont surtout tournés vers l'exécutif français. Avec 12,5 milliards d'euros de contribution fiscale en 2024, dont la surtaxe exceptionnelle, les acteurs de l'aéronautique et

du spatial ont vu encore leur facture gonfler en 2025 avec la pérennisation de ladite surtaxe. Et ce, malgré 70 % du chiffre d'affaires réalisé hors de France.

A lui seul, Safran avait indiqué avoir vu ses résultats grevés de 850 millions sur deux ans. Si cette charge s'inscrivait dans le marbre, c'est un milliard de moins par rapport à ses objectifs 2028 qui s'évaporerait. Un milliard, c'est aussi peu ou prou le niveau du soutien de l'Etat à la filière - soit douze fois moins que ce qu'elle lui rapporte en prélèvements obligatoires. Un soutien qui n'est pourtant plus assuré, pointe le Gifas.

C'est le cas pour le Corac (Conseil pour la recherche aéronautique civile). « Les engagements ont été tenus de 2020 à 2023, mais c'est plus compliqué pour 2026 et 2027 », a indiqué le président du Gifas. Le projet de loi de finances 2026 prévoyait de réduire le budget de l'organisme de plus de 60 millions d'euros par rapport à 2025. Bénéficiaire indirect de 90 % des fonds, le développement du successeur de l'A320 pourrait être pénalisé.

« Ce dont la filière a besoin, c'est de la visibilité, à l'heure où les grands avionneurs préparent toute une nouvelle génération de moyen-courriers, a insisté Olivier Andriès. Les positions peuvent être à nouveau mises en cause, elles ne sont jamais définitives. Nous sommes challengés par des acteurs américains, mais aussi chinois. C'est un risque et une opportunité pour les trente ans qui viennent. » Dans cette optique, « il est très important que l'Etat puisse rester à nos côtés ».

Une chasse aux marges qui passe mal

Quant au crédit d'impôt recherche, a insisté le président du Gifas, « s'il venait à l'esprit de le démanteler, cela aurait un effet dévastateur sur l'activité industrielle en France ». Les activités de développement ne seraient plus compétitives. Même avertissement côté défense. L'industrie manque toujours de garanties, en dépit des dénégations du gouvernement et des discours sur « l'économie de guerre ».

Il faut que le budget se traduise par des commandes et in fine par des chèques, martèle le Gifas. « Nous saluons l'effort de 36 milliards dans l'actualisation de la loi de programmation militaire, mais même avec ce montant, on dépasse à peine les 2 % du PIB », a-t-il pointé, quand d'autres en Europe de l'Est vont au-delà des 5 %.

La pilule passe d'autant moins que l'Etat, coincé sur le plan budgétaire, fait la chasse aux marges des entreprises, afin de réduire sa facture. « Le dialogue est légitime mais quand on achète sur étagère des équipements autofinancés par l'industrie, il n'y a pas de raison de faire l'objet d'une enquête sur nos coûts », a déclaré le président du Gifas. Tout doit être pris en compte dans l'assiette, de l'autofinancement à la participation des salariés, estime-t-il. « Il faut assumer que les industriels puissent gagner leur vie », a-t-il insisté.

Anne Drif