



CEIS

LA SAUVEGARDE DE LA BITD ITALIENNE

Quel rôle pour les districts aérospatiaux?

Didier Rafidiarimanda

Analyste de défense
CEIS

Les notes  stratégiques

Policy Paper
Mars 201

Les notes stratégiques



Les notes stratégiques
Policy Papers – Research Papers

LA SAUVEGARDE DE LA BITD ITALIENNE

Quel rôle pour les districts aérospatiaux?

Didier Rafidiarimanda

Analyste de défense
Pôle Etudes et Solutions Stratégiques
CEIS

drafidiarimanda@ceis-strat.com



Les idées et opinions exprimées dans ce document n'engagent que leur auteur et ne reflètent pas nécessairement la position de la Société CEIS.

La sauvegarde de la BITD italienne : quel rôle pour les districts aérospatiaux ?

Les années 2000 ont été marquées par l'émergence des districts aérospatiaux italiens. Créées par des initiatives locales, ces organisations rassemblent le tissu industriel local composé de PME, des principales filiales de Finmeccanica et des groupes aéronautiques et spatiaux italiens, des universités et des centres de recherche publics ou privés. Elles bénéficient du soutien de leurs régions et, de plus en plus, du ministère italien de l'Instruction, de l'Université et de la Recherche (MIUR) pour nouer de nouveaux partenariats et trouver des débouchés à l'international.

Les districts se présentent aujourd'hui comme un réservoir inespéré de financements et d'innovation en cette période de crise. Bénéficiant d'une forte impulsion locale, ils se présentent à l'heure actuelle comme une alternative à un Etat à court d'argent et à Finmeccanica, le centre de la BITD italienne qui est en pleine restructuration.

Le budget de la Défense italien devrait ainsi diminuer de près de 3Md€ sur la période 2012-2014¹. Les coupes s'élèveront à 976M€ pour le seul poste budgétaire des « investissements » en 2012², c'est-à-dire les acquisitions de capacités nouvelles ou le développement de technologies visant à préparer l'avenir. Pour réaliser ces objectifs, le ministre italien de la Défense, l'amiral Giampaolo di Paola, a présenté une revue intégrale du modèle des armées italiennes³. Cette refonte doit aboutir à une diminution des effectifs, à une réduction des structures militaires, à des fermetures de bases et d'unités et à la diminution des matériels en dotation.

Dans le monde industriel, le champion national, Finmeccanica, a lui aussi entamé une réorganisation profonde de ses activités. Symboliquement, ce changement a été

¹ <http://www.campanianotizie.com/politica/italia/15386-tagli-alle-spese-militari-ok-di-napolitano.html>

² Soit un montant de 2,478Md€ pour le poste « investissement » dans le budget 2012. Voir documents fournis par le ministère italien de la Défense début février 2012 :

http://www.difesa.it/aree_tematiche/Documents/prev_spesa_2012/6programmazioneTF.pdf

³ Passage d'un format de 180 000 à au moins 150 000 hommes.

marqué par le départ de PierFrancesco Guarguaglini, ancien administrateur délégué et président du conseil d'administration du groupe qui a été à la pointe de l'internationalisation de Finmeccanica et, par conséquent, des succès du *sistema-paese* italien. Il a été remplacé par Giuseppe Orsi, ancien administrateur délégué d'AgustaWestland et nouveau PDG aux pleins pouvoirs du groupe italien. Sa nouvelle ligne stratégique revient assez significativement sur celle de son prédécesseur qui s'est traduite par une diversification sectorielle et géographique très forte. La rentabilité est érigée en règle d'or, ce qui doit se traduire concrètement par la rationalisation des activités du groupe et leur recentrage sur le cœur de métier de Finmeccanica.

Tous ces changements risquent de limiter encore plus les débouchés sur le marché domestique. Les exportations et l'internationalisation des activités de chacun des acteurs de la défense, de l'aéronautique et du spatial seront alors des priorités encore plus stratégiques. Les districts aéronautiques fourniront-ils alors cette nouvelle impulsion dont le *sistema-paese*, actuellement à la recherche d'un second souffle, a besoin pour préserver le rang de l'Italie et, surtout, son savoir-faire, ses capacités technologiques et ses emplois ?

Nouvelle structuration du paysage industriel italien autour des districts aérospatiaux

Depuis 2004, les sept districts aérospatiaux italiens s'installent petit à petit dans le paysage industriel italien contemporain. Ils sont présents dans les principales régions accueillant des activités aéronautiques et de défense : le Piémont, la Lombardie, le Latium, l'Emilie-Romagne, la Campanie, l'Ombrie et les Pouilles.

Ces structures n'appartiennent pas à la catégorie des « districts technologiques » qui ont été institués par le MIUR. Provenant très majoritairement d'initiatives locales et régionales, les districts profitent de la « régionalisation » de certaines compétences législatives italiennes⁴ pour s'émanciper du *sistema paese*. La seule exception reste

⁴ La loi de révision n°3 du 18 octobre 2001 modifiant la Constitution italienne autorise le partage de la compétence législative entre Etat et région concernant la recherche et développement, et donc une

le district du Latium qui a été le seul « district technologique » aérospatial institué par le MIUR en 2004.

L'origine des districts provoque alors une rupture assez significative avec le modèle actuel. D'un côté, le *sistema-paese* impose une démarche centralisée et concertée des efforts étatiques et privés autour de son champion Finmeccanica au niveau national et à l'international. De l'autre, la logique décentralisée inhérente aux districts tend à favoriser la concurrence entre les territoires et l'application de stratégies de différenciation dans la valorisation de leurs capacités industrielles et technologiques.

Ce changement de perspective semble être compréhensible dans le contexte de crise économique. L'essor des districts correspond en effet avec le début de la crise de 2008. Les districts se sont ainsi positionnés comme une solution anticrise pour sauvegarder l'implantation locale de l'industrie italienne. Le rapprochement à ce niveau des différentes entités productives et de recherche permet d'envisager des synergies sérieuses ainsi que la participation à des projets nationaux et internationaux plus importants.

Les districts aérospatiaux s'inscrivent dès lors comme de véritables catalyseurs de l'ensemble du tissu industriel aéronautique et spatial italien. Ils impliquent tant les principales filiales de Finmeccanica, que les autres sociétés italiennes, les universités et les centres de recherche publics et privés. Ils sont aussi reconnus pour être un réservoir de main-d'œuvre qualifiée que ces entités veulent préserver malgré la crise.

Malgré de belles perspectives, des risques d'hétérogénéité et de fracture nationale

La création des districts aérospatiaux s'est tout de même déroulée en ordre dispersé. Les districts ont le plus souvent commencé avec un regroupement des acteurs locaux avant d'obtenir le soutien de leurs régions respectives. L'aide des régions et

la composition des districts constituent alors des éléments différenciant qui traduisent une certaine inégalité entre eux.

Les districts du Piémont, de Lombardie et du Latium dominent le paysage des districts italiens en raison de la diversité de leur savoir-faire, de leurs capacités industrielles et technologiques et d'une puissance financière qui est sensiblement plus forte. De leur côté, les districts de Campanie et des Pouilles se trouvent plus en difficulté, sinon en retrait, en raison d'une spécialisation plus marquée : le spatial pour la Campanie grâce au Centro Italiano Ricerche Aerospaziale (CIRA) et la fourniture de structures aéronautiques pour les Pouilles⁵. Le district d'Ombrie, et encore plus celui d'Emilie-Romagne, se trouvent quant à eux clairement en recul en raison d'une industrie limitée à des fournisseurs de rang 3 moins « stratégiques ».

Surtout, cette hétérogénéité est marquée par une tension latente et somme toute assez traditionnelle entre un Nord industrialisé et un Sud que l'on place à la périphérie. La position dominante du Nord se traduit aussi par ses liens avec la direction de Finmeccanica. Notons par exemple que le district de Lombardie était dirigé par Giuseppe Orsi, jusqu'à sa nomination en tant qu'administrateur délégué de Finmeccanica.

Par ailleurs, les régions du Nord se distinguent par l'accès à des financements et à des programmes qui apparaissent plus larges. Rattrapant le Latium qui bénéficie depuis sa création de fonds publics (60M€ sur la période 2004-2008), le district lombard a signé en décembre 2010 un accord avec le MIUR pour un plan d'investissement de 120M€ sur la période 2011-2013. Ajoutons que ces fonds ne sont que l'une des sources de financement du district lombard après les cotisations de ses membres et la participation à des programmes de R&D européens et internationaux⁶.

⁵ La Campanie reste aussi une région majeure du dispositif d'Alenia Aermacchi en matière de structures aéronautiques

⁶ *CLEANSKY, DEDALO, VIRGILIO, ELINET, MECH-ZEHENDER-Microtech, OPTIMAL, CRYOPLANE, NETWASIF, PLANK (ESA), NICETRIP, SMART FUEL ADSP FRIENDCOPTER, etc.*

Le district de Turin bénéficie quant à lui d'importants programmes⁷ financés par la région, sa chambre du Commerce, l'agence piémontaise pour l'investissement, l'exportation et le tourisme et l'Union européenne. Jusqu'à présent, les districts des Pouilles et, dans une certaine mesure, de Campanie, semblent avoir eu plus de mal à accéder à ces programmes et financements. Ils semblent se reposer beaucoup plus sur les contributions de leurs membres les plus célèbres (les filiales de Finmeccanica comme Alenia Aermacchi, Selex Galileo, Selex Sistemi Integrati, Telespazio, etc.) et sur quelques programmes institutionnels (l'Agence Spatiale Italienne et le CIRA pour la Campanie par exemple).

Le principal ressort des districts aérospatiales : la lutte contre la crise par la promotion de l'innovation

Nerfs de la guerre, l'argent et l'innovation apparaissent alors comme les principales raisons d'être des districts aérospatiaux. Ces entités doivent regrouper des projets de R&D et mutualiser l'ensemble de leurs moyens humains, technologiques, financiers voire industriels afin de maintenir en Italie une BITD innovante autour des filiales de Finmeccanica et des PME-PMI locales.

Le district du Piémont est l'un des mieux organisés dans le domaine. Structuré autour de trois « plateformes technologiques », il a concentré ses efforts sur : les drones de surveillance pour un usage civil avec le programme *SMAT-F1* ; les solutions aéronautiques écologiques⁸ ainsi que les technologies pour l'exploration spatiale⁹. Ces projets se trouvent à l'intersection des technologies civiles et militaires, permettant ainsi de rentabiliser les aides obtenues, voire peut-être de contourner les limitations européennes sur les aides publiques.

Les fonds régionaux et européens ainsi qu'une participation financière ou matérielle de ses membres soutiennent ces différents projets qui doivent placer la région à la pointe des nouvelles technologies aérospatiales. La plateforme aérospatiale piémontaise est par exemple intégrée dans un vaste projet régional de 500M€ sur

⁷ Cf. Infra

⁸ Notamment avec le programme *GREAT 2020* dirigé par Avio et composée de l'université de Turin et de 24 PME partenaires

⁹ Dont le projet *Ultralight Hydrogen Combustion cells propulsion electrical vehicle*

trois ans « Le Piémont est une opportunité » incluant d'autres secteurs d'activité (automobile, agroalimentaire et nanotechnologies). Le programme *SMAT-F1* bénéficie quant à lui de fonds européens en plus de fonds régionaux et privés.

Bien que semblant un peu plus en retrait, le district des Pouilles a su lui aussi tirer profit des avantages d'un regroupement de sociétés parfois plus modestes. Le district favorise par exemple l'internationalisation de ses membres en leur trouvant de nouveaux partenaires. Lors du salon international du Bourget 2011, Technologycom, membre de ce district spécialisé dans le développement et la production de matériaux pré-imprégnés et de matériaux innovants dans le secteur de l'aérospatial, a conclu un partenariat industriel et capitalistique avec la société allemande Xperion, spécialisée dans le développement et la production de structures en fibres de carbone¹⁰.

Cette internationalisation présente alors des points communs avec les autres districts aérospatiaux. L'Allemagne, le Royaume-Uni, les Etats-Unis et la France font partie des pays les plus prisés pour des coopérations internationales. En raison de leur positionnement géographique, certains districts, comme celui des Pouilles, veulent s'ouvrir à l'espace méditerranéen. Ce même district cherche aussi à se positionner sur les marchés émergents comme la Chine avec l'organisation de rencontres et de visites de délégations chinoises¹¹.

Quelle place dans le sistema-paese italien ?

Les districts aérospatiaux ont été conçus au final de façon très pragmatique pour maintenir ou développer les capacités d'innovation du tissu industriel aérospatial local. Leur travail consiste principalement à trouver de nouveaux fonds, à mutualiser les capacités locales et à trouver de nouveaux débouchés à l'international.

¹⁰ <http://www.iltaccoditalia.info/sito/index-a.asp?id=16921>

¹¹ Janvier 2011 : organisation d'une conférence entre les membres du district aérospatial des Pouilles et la China Galileo industries (CGI), société chinoise leader dans les systèmes de navigation par satellite. CGI est le chef de fil chinois désigné par son gouvernement pour participer au programme de navigation par satellite européen Galileo. D'autres rencontres étaient prévues courant 2011 avec d'autres entreprises chinoises.
<http://portal.technapoli.it:10040/wps/wcm/connect/aerospaziocampania/ita/HOMEnews/notizie/La+Puglia+fra+Boeing+e+la+Cina>

Malgré ces traits communs, ils se caractérisent aussi par leur hétérogénéité en raison d'un déséquilibre nord-sud historique. Les tissus industriels locaux sont aussi différents en conséquence d'une « division du travail » nord-sud façonnée autour de Finmeccanica et de ses filiales.

La question de leur avenir reste alors en suspens. Dans leur recherche de fonds, les districts sont tentés par la voie de la « normalisation » en se rapprochant de l'Etat italien par la signature d'accords de financements auprès du MIUR. Six ans après le Latium, le district lombard a signé un accord de partenariat en décembre 2010 avec à la clé près de 120M€ de financements sur trois ans¹². Les autres districts ont déposé leur propre dossier pour obtenir des fonds du MIUR. Le district des Pouilles a été le premier récompensé de ces efforts avec l'octroi de 43M€ au mois de décembre 2011 pour le développement de plusieurs projets¹³ dans les radars de nouvelle génération, les propulsions pour drones et des surfaces alaires innovantes.

Des discussions ont aussi débuté dès 2008 sur une coopération entre les principaux districts aéronautiques. Il s'agit avant tout d'éviter de perdre une forme de cohérence obtenue au niveau national dans le cadre du *sistema-paese*. Les districts souhaitent aussi mieux coordonner leurs stratégies de développement qui pourraient entrer en concurrence. Une meilleure coopération entre districts aérospatiaux pourrait aussi leur permettre d'améliorer leur positionnement sur les futurs programmes de R&D européens grâce à un réseau plus large de compétences.

Cependant, le clivage nord-sud réapparaît avec le projet porté par Giuseppe Orsi, qui était alors le président du district de Lombardie, d'un rapprochement entre les districts du Piémont et de Lombardie. Cette coopération devait déboucher sur la création d'un « pôle d'excellence » commun dans les technologies de pointe¹⁴ afin de créer un leader italien. Il s'agissait aussi de limiter la concurrence entre les deux

¹²

http://www.avionews.it/index.php?corpo=see_news_home.php&news_id=1131407&pagina_chiamante=index.php

¹³ http://www.senzacolonne.it/index.php?option=com_content&view=article&id=15083:laerospaziale-respira-un-po&catid=108:economia&Itemid=329

¹⁴ <http://www.informazione.it/c/A6387AE3-A446-426E-952E-EED19D7765AF/Aerospazio-Una-partita-tra-Piemonte-e-Lombardia-che-escluderebbe-le-regioni-del-Mezzogiorno>

districts et, surtout, de marginaliser encore plus les districts du « Sud » qui seraient techniquement à la remorque d'un « Nord » innovant.

Par ailleurs, le poids des filiales de Finmeccanica dans les principaux districts italiens (Piémont, Lombardie, Latium, Campanie et Pouilles) laisse à réfléchir sur l'autonomie effective de ces districts par rapport au groupe italien et, en filigrane, à l'Etat italien. Dans ce cas, les districts peuvent servir de relais à la politique de promotion du savoir-faire de Finmeccanica, voire de moyen détourné pour soutenir ses réseaux de fournisseurs. En effet, ces derniers ne manqueront pas d'être impactés par la crise et les projets de réorganisation interne de Finmeccanica et de la structure militaire italienne. Finmeccanica reste en effet par volonté politique – et donc par construction historique du paysage industriel et technologique italien – le principal client des acteurs de Rang 2 et 3 du domaine de l'aéronautique et de la Défense.

En conclusion, les districts aérospatiaux se retrouveront au centre des débats sur la réorganisation du tissu industriel italien qui devrait évoluer en raison des changements évoqués précédemment. Leurs capacités à produire des synergies au niveau local et à rassembler des fonds seront toutefois déterminantes pour représenter les intérêts italiens sur la scène internationale. Leur rôle semble appelé à se développer à l'avenir aux côtés de Finmeccanica, de l'Etat et des autres institutions italiennes comme l'AIAD. Les liens entre chacun de ces acteurs restent en effet très forts du fait de participations croisées directes ou indirectes entre chacune de ces entités. Obtenir les avantages de la décentralisation sans perdre ceux d'une structure de soutien à l'exportation centralisée, tel est donc l'équilibre que tente de trouver les districts aéronautiques. Avec peut-être à la clé de nouveaux succès à l'export et un tissu industriel préservé.

ANNEXE 1 : Moins d'hommes et plus de technologies pour la Défense italienne

Face à la crise, le ministre italien de la Défense Giampaolo di Paola a présenté au gouvernement et au Parlement italien une vaste réforme du modèle de défense italien. Cette restructuration doit se traduire par une baisse des effectifs et par le développement d'une armée plus moderne. Mais à court terme, il doit gérer de fortes coupes dans les budgets et les investissements militaires.

La réforme envisagée doit aboutir à un nouveau modèle d'armées qui devrait rééquilibrer les dépenses entre les frais de personnel (représentant 70% du budget de la Défense en 2012) et les autres postes de dépenses (frais de fonctionnement et investissements). L'objectif fixé par le ministre di Paola est de revenir à un budget conforme aux standards européens : 50% pour le personnel, 25% pour le fonctionnement des armées et 25% pour les investissements en armements.

Les économies de l'ordre de 2Md€ réalisées sur les dix prochaines années par la réforme du personnel militaire doivent être en théorie réinvesties dans les programmes d'armement. Jusque-là, ces programmes devront aussi se serrer la ceinture. La fonction investissement du ministère de la Défense a perdu 970M€ pour la seule année 2012¹⁵. Sur la période 2012-2014, le ministère de la Défense devra en outre réaliser des économies globales de 3Md€ qui vont impliquer en grande partie les investissements. Le budget du ministère de la Défense sera bloqué entre 12Md€ et 14Md€ sur la période 2012-2014.

Après l'annonce de la réduction de la commande de F35 de 41 appareils, d'autres programmes seront concernés à très court terme pour absorber cette réduction brutale des dépenses d'investissement. Les programmes NH90 et U212 sont plus particulièrement visés.

Liste des principales annonces :

- **Forces armées passant d'un modèle de 190 000 hommes à 151 000 hommes** : suppression effective de 43 000 postes (dont 10 000 postes du personnel civil) pour des économies estimées à 2Md€. Armée composée à l'horizon 2021 de 18 000 officiers, 18 000 maréchaux, 22 300 sergents, 56 000 volontaires permanents et 24 000 volontaires à durée déterminée. 30% de généraux et d'amiraux en moins. Les personnels concernés par ces réformes devraient être transférés vers d'autres administrations publiques. Le gouvernement envisage aussi d'encourager leur embauche par l'industrie de défense italienne.
- **Augmentation à terme de l'investissement moyen par militaire de 16 424€ à 26 458€.**
- **Réforme des structures de commandement** : fusion des commandements qui sont en doublons au sein des trois forces armées et suppression de

¹⁵ En novembre 2011, les projets de réduction budgétaire prévoyaient une chute des financements du MSE de l'ordre de 400M€ pour un total de 1,3Md€ en 2012. Pour la seule année 2012, les programmes d'armement et de R&D aéronautique et de défense auront donc perdu un total de 1,37Md€.

commandements territoriaux, présentés comme un héritage obsolète de la Guerre froide.

- **Suppression de deux brigades, fermeture de bases, vente du patrimoine immobilier non utilisé** : Réduction prévue de 30% des structures de l'armée (casernes, sites, etc.) sur cinq à six ans. Pour l'armée de terre, réduction des brigades de manœuvre de 11 unités à 9 unités, de la ligne des moyens lourds, de la ligne des hélicoptères, de la ligne des unités d'artillerie et de logistique. Pour la marine, réduction du nombre de patrouilleurs de 18 à 10 unités et réduction des chasseurs de mines et des sous-marins. Les sous-marins passeront de 6 à 4 unités. Pour l'armée de l'air, réduction de la ligne des avions de combat pour la défense aérienne et des appareils pour la ligne aérotactique (ligne actuellement composée des Tornado, AMX et AV8-B).
- **Réduction de 41 appareils de la commande de F35**: commande confirmée de 90 F35. Economie estimée à 5Md€ par le ministère de la Défense. Selon le ministre di Paola¹⁶, l'intégration de cet avion de combat permettrait le remplacement de près de 160 appareils italiens, soit 1 appareil acheté pour 1,8 appareils retirés. Pour compenser la baisse d'activité prévisible sur le site d'assemblage de Cameri, le ministère de la Défense italien est en train de négocier avec Lockheed Martin l'augmentation de la charge de travail du site. L'Italie souhaiterait que Cameri serve de site d'assemblage à d'autres pays que l'Italie, la Hollande et la Norvège. Rappel : le site de Cameri est déjà chargé de la production d'ailes et d'éléments du fuselage pour les appareils à destination des pays européens et asiatiques.
- **Maintien d'une force aéronavale autour du porte-avions Cavour** : maintien de l'intérêt italien pour la version F35B à décollage vertical.
- **Nécessaires coupes dans d'autres programmes majeurs d'armements** : Règle adoptée lors du Conseil suprême de la Défense du 8 février 2012 : redimensionnement des programmes (réduction, glissements de financement) en fonction de la capacité à maintenir en opérations à un coût raisonnable les parcs vieillissants dont le remplacement était programmé. Sont plus particulièrement visés les hélicoptères NH90 (416M€ en 2011 pour un coût total de 3,8Md€) et les sous-marins U212 (168M€ en 2011 pour un coût total de 1,8Md€) seraient concernés.

¹⁶ Secrétaire général de la défense et directeur national de l'armement de 2001 à 2004, l'amiral Giampaolo di Paola a participé directement au choix italien de participer au programme du F35. Le 24 juin 2002, il a ainsi signé le mémorandum d'accord entre les Etats-Unis et l'Italie concernant la participation italienne à la phase de développement et de démonstration du programme *Joint Strike Fighter* (JSF). <http://www.defense.gov/transcripts/transcript.aspx?transcriptid=3517>



les notes stratégiques

Déjà parus :

L'assistance militaire à des armées étrangères, l'avenir de l'action indirecte

Military and Security Assistance for foreign partners : the future of Indirect action (novembre 2010)

A paraître prochainement :

Politique et numérique, la question de la légitimité

Compagnie Européenne d'Intelligence Stratégique (CEIS)
Société Anonyme au capital de 150 510 € - SIRET : 414 881 821 00022 – APE :
741 G
280 boulevard Saint Germain – 75007 Paris - Tél. : 01 45 55 00 20 – Fax : 01
45 55 00 60
Septembre 2010 – Tous droits réservés

Les notes stratégiques