

## **Accord UE/États-Unis sur les aéronefs civils gros porteurs de 1992: principaux faits et chiffres**

### **Accord UE/États-Unis de 1992**

Jusqu'à la fin des années 70, les États-Unis jouissaient d'un quasi-monopole dans le secteur de l'aviation civile de grande capacité. Le consortium Airbus (créé en 1969) a commencé à entrer effectivement dans le jeu de la concurrence dans les années 80. À cette époque, les autorités américaines se sont inquiétées de cette présence européenne et des subventions prétendument octroyées par les gouvernements européens au développement des premiers modèles de la famille Airbus. Cette question est devenue l'objet d'un litige majeur, la partie européenne se préoccupant de la même manière des «subventions» accordées aux constructeurs américains d'avions civils gros porteurs par le biais des programmes de la NASA et des programmes de défense aux États-Unis.

À la fin des années 80, l'UE et les États-Unis ont engagé des négociations pour limiter les subventions des pouvoirs publics en faveur de ce secteur de l'aéronautique. Les pourparlers se sont conclus en 1992 par la signature de l'accord bilatéral sur le commerce d'aéronefs civils de grande capacité qui, en ce qui concerne les aides gouvernementales versées de part et d'autre de l'Atlantique, prévoit des dispositions bien plus strictes que celles de l'OMC. L'accord réglemente notamment en détail les formes et les limites des aides publiques, impose des obligations de transparence et invite les parties à éviter les litiges commerciaux.

### **Règles applicables aux aides de l'UE et des États-Unis**

- D'une part, l'accord fixe un plafond pour le montant des aides publiques directes (33% du coût de développement total) destinées à de nouveaux projets d'avions. Il établit que ces aides (accordées sous forme d'investissements de départ, c'est-à-dire de prêts remboursables fondés sur des redevances) seront remboursées à un taux d'intérêt qui ne peut être inférieur au coût du crédit pour l'État et dans un délai qui ne peut excéder 17 ans. Pour l'essentiel, ces dispositions s'appliquent à la forme d'aide publique surtout utilisée en Europe.
- D'autre part, l'accord stipule que les aides indirectes (par exemple les avantages accordés pour les applications aéronautiques de programmes de la NASA ou de programmes militaires) devraient être limitées à 3 % du chiffre d'affaires de l'aviation civile nationale des gros porteurs. Ces dispositions visent surtout le système d'aides pratiqué aux États-Unis. Contrairement au système européen d'investissement de départ remboursable, ce régime ne prévoit pas d'obligation de rembourser les aides indirectes. Par ailleurs, le plafond généreux de 3 % est calculé sur la base, très large, du chiffre d'affaires du secteur et s'applique à chaque année considérée individuellement.

## **Aides publiques européennes**

Les gouvernements européens fournissent à Airbus un investissement de départ remboursable, et non des subventions, au moment du lancement d'un programme.

Par ce type d'aides, les pouvoirs publics soutiennent le secteur européen de la recherche et du développement technologiques, exactement comme les autorités américaines ont cherché à le faire pour leurs programmes de R&D par l'intermédiaire de la NASA, de l'Administration fédérale de l'aviation, du ministère de la défense, ainsi que par des allègements fiscaux à l'exportation. Les gouvernements de l'UE ont cependant dépensé trois fois moins que le gouvernement américain en R&D dans le secteur des gros porteurs commerciaux.

Tous les prêts publics européens destinés aux programmes Airbus ont été effectués en respectant strictement la lettre et l'esprit de l'accord UE/États-Unis de 1992 concernant le commerce d'aéronefs civils de grande capacité depuis son entrée en vigueur. Il continuera à en être ainsi pour tous les programmes Airbus à venir. Les États-Unis n'ont pas contesté ce fait.

- Sur les 8 avions Airbus lancés depuis 1990, seuls trois programmes ont bénéficié d'un investissement de départ des pouvoirs publics.
- Airbus verse des redevances aux gouvernements pendant toute la durée des programmes de gros porteurs. Les intérêts et le principal sont remboursés à la livraison, avant même d'atteindre le seuil de rentabilité et quel que soit le prix de vente.

## **Subventions publiques américaines**

Les subventions accordées par les pouvoirs publics américains, pour l'essentiel sous forme de marchés militaires ou de contrats de la NASA, de dépenses de recherche et développement et de subventions à caractère fiscal, ont permis à l'industrie aéronautique des États-Unis de maintenir sa domination sur le marché mondial pendant 50 ans.

- Contrairement aux investissements initiaux européens, aucune des aides publiques américaines ne doit être remboursée et aucune ne l'est effectivement.
- Depuis 1992, Boeing a reçu quelque 23 milliards d'USD de subventions de la part des autorités américaines.
- Le total des aides indirectes accordées par le gouvernement américain au secteur aéronautique des gros porteurs a atteint 2,74 milliards d'USD pour le seul exercice 2003, soit 11,9 % environ du chiffre d'affaires commercial de ce secteur pour la même année aux États-Unis.
- Depuis 1990, Boeing délocalise de plus en plus de larges pans de ses programmes d'avions civils dans d'autres pays, par exemple au Japon (à raison de plus de 60% pour le 7E7). Les pouvoirs publics des pays concernés apportent une contribution financière à ces parts d'activités délocalisées, si bien que les programmes de Boeing bénéficient aussi de subventions étrangères substantielles.
- Depuis 1990, Boeing a recours à des "Foreign Sales Corporations" (FSC) offshore, ce qui lui a permis «d'économiser» plus de 1,2 milliard d'USD en impôts fédéraux. Il s'agit là d'une subvention publique directe interdite par les règles internationales.

La compétitivité constitue le noeud du problème: de 2001 à 2003, Boeing n'a consacré que 2,8 milliards d'USD de ses fonds propres à la R&D en matière d'aviation commerciale et en dépenses de capital, par rapport à 9,4 milliards d'USD pour Airbus. La faiblesse des investissements de Boeing en R&D et en capital explique que l'avionneur américain n'a pas lancé de nouveau programme depuis 1990.

### **Subventions américaines sous forme de passations de marchés dans le domaine de la défense**

La branche des avions civils gros porteurs de Boeing tire des profits considérables de programmes de R&D militaires et de marchés surfacturés passés avec le ministère de la défense. Boeing vend par exemple à ce dernier, au prix fort, des aéronefs civils qui sont ultérieurement transformés. En voici de récents exemples:

- Pour la vente d'un avion ravitailleur en vol B-767, un rapport de Morgan Stanley publié en 2003 indique un taux de subvention de 9%, soit entre 1,6 et 2,3 milliards d'USD de bénéfices pour Boeing. Selon ce rapport, l'opération correspond à «700 livraisons fermes de Boeing 737 au moins», alors que la marge bénéficiaire normale pour les 767 s'élève à 6% et que le Pentagone prévoit d'accorder à Boeing jusqu'à 15%.
- Le 14 juin 2004, la marine américaine a attribué à Boeing un marché d'une valeur potentielle de 44 milliards d'USD environ jusqu'à 2030 pour la production et l'entretien de 108 appareils B-737 civils et leur conversion en avions patrouilleurs anti-sous-marins à long rayon d'action. Il semble que ces avions seront construits dans les usines civiles de Boeing à Wichita, dans le Kansas, et à Renton, dans l'État de Washington.

### **Subventions américaines sous forme de dépenses de R&D**

La branche des avions civils gros porteurs de Boeing bénéficie d'importants programmes de R&D de la NASA et du ministère de la défense. Pour la seule année 2003, Boeing a reçu 2,74 milliards d'USD de subventions, dont près de 2 milliards d'USD du ministère américain de la défense et plus de 600 millions d'USD de la NASA.

La part la plus importante des ressources consacrées par les pouvoirs publics à la R&D pour un produit aéronautique spécifique réduit les dépenses de R&D du principal utilisateur potentiel de la technologie concernée, c'est-à-dire Boeing. Il en est ainsi même si la R&D ne débouche finalement pas sur un résultat positif.

### **Subventions en faveur du futur Boeing 7E7: plus de 6 milliards d'USD**

Les subventions prévues pour le programme du Boeing 7E7 seront accordées par les États de Washington (3,2 milliards d'USD), du Kansas (0,5 milliard d'USD) et de l'Oklahoma (0,35 milliard d'USD). Les subventions du seul État de Washington sont pratiquement aussi élevées que l'investissement de lancement européen pour l'A380. La seule différence est que l'investissement de départ de l'A380 est remboursé et qu'il est compatible avec l'accord de 1992, alors que les aides de l'État de Washington ne le sont pas. Les subventions de cet État destinées à la fabrication du 7E7 sont par ailleurs illégales au sens de l'accord de 1992, à quoi il faut ajouter les subventions de quelque 1,6 milliard d'USD que le Japon prévoit d'accorder à ce programme.

## Liens UE/États-Unis dans le secteur aéronautique

De nombreuses sociétés européennes participent à des programmes américains et inversement. Exemples:

<b>Airbus A380 – fournisseurs américains</b>	
Eaton	Systèmes hydrauliques
General Electric	Moteurs
Goodrich	Train d'atterrissage principal; systèmes d'évacuation; éclairage intérieur
Honeywell	Avionique
Northrop Grumman	Équipements de navigation
Parker Hannifin	Carburant; systèmes de commande de vol, hydrauliques & pneumatiques.

<b>Boeing 7E7 – fournisseurs européens</b>	
Cobham (Royaume-Uni)	Pompes, clapets et soupapes
Dassault Systèmes (France)	Logiciels et outillage
Finmeccanica (Italie)	Éléments d'avions
GKN (Royaume-Uni)	Technologie des matériaux
Groupe Latecoere (France)	Travaux de développement des structures
Rolls-Royce (Royaume-Uni)	Moteurs

- Airbus a dépensé environ 50 milliards d'USD aux États-Unis depuis 1990, soit 15 millions d'USD par jour, et y achète chaque année pour 5,6 milliards d'USD.
- Airbus contribue au maintien de 120 000 emplois dans l'industrie aéronautique américaine.
- Boeing continue à délocaliser des emplois par le recours à des sous-traitants étrangers.
- Boeing bénéficie indirectement des investissements de départ européens par l'intermédiaire de ses partenaires européens.

### Faits et chiffres clés

- 23 milliards d'USD de subventions accordées à Boeing par les pouvoirs publics américains depuis 1992
- 1 milliard d'USD de subventions FSC/ETI illégales accordées à Boeing entre 2000 et 2003, qui continue de recevoir environ 200 millions d'USD par an
- 2,7 milliards d'USD de subventions accordées à Boeing au cours de la seule année 2002, ce qui représente 8,6 % du chiffre d'affaires 2002 de la société, c'est-à-dire presque trois fois la limite de 3% fixée par l'accord de 1992. La situation était similaire en 2003.