



BOEING/AIRBUS : JUSQU'OUÙ IRA LE CONFLIT ?

4 décembre 2020

L'avionneur européen Airbus et son concurrent américain Boeing, et à travers eux l'UE et les États-Unis, s'affrontent depuis octobre 2004 devant l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), qui chapeaute le commerce mondial, au sujet des aides publiques versées aux deux groupes, jugées illégales.

Bref historique du litige

Dès 2004 le PDG de Boeing, Harry Stonecipher, s'exaspère des aides perçues « injustement » par Airbus. L'affaire prenant rapidement de l'ampleur, George W. Bush, président américain de l'époque, menace ainsi de saisir l'OMC. Le 6 octobre de la même année une plainte est déposée par Washington auprès de l'OMC, à l'encontre de l'Union Européenne. La riposte de Bruxelles émerge dans la foulée à travers une plainte à l'OMC également pour des « subventions massives ».

En 2005, les Américains décrètent un gèle des négociations visant à éviter un conflit. Pour cause, une mauvaise foi de l'Européen qui ne veut pas éliminer ses subventions massives.

Créé ex nihilo, le conflit entre Airbus et Boeing continue à s'enliser. En effet, en 2010 et en 2016, des sanctions sont infligées à l'encontre d'Airbus afin que le groupe se mette en conformité avec les règles de l'OMC et réduise les subventions déloyales. Seulement entre temps, en 2012, l'avionneur américain, déjà dans le sillon de l'OMC, reçoit des sanctions, également à cause de subventions illégales. Ainsi, le statu quo s'entretient.

Une longue guerre commerciale.

Retour sur le conflit. Si les deux bords dénoncent mutuellement des subventions étatiques indues, non homologuées par les règles du commerce international, ce contentieux stérile, n'enregistrant ni vainqueur ni vaincu, catalyse les relations bilatérales depuis bientôt seize ans, entre les États-Unis et l'UE. La sanction de l'OMC à l'encontre d'Airbus, en octobre 2019, laisse la possibilité à Washington d'envisager des taxes sur des produits importés de l'UE. Alors que ce conflit voyait s'affronter les deux mastodontes du monde aérien dans un premier temps, il semble aujourd'hui que celui-ci fait des exportations françaises vers les États-Unis, un dommage collatéral. Certains secteurs se retrouvent injustement pénalisés : les vins français sont ainsi frappés d'une taxe de 25 %, pour n'évoquer que le marché de l'alcool. Pour ne rien arranger, Washington semble enclin à user des sanctions applicables annoncées par l'OMC, et ce, dès le 26 juillet. Du sac à main de luxe

français aux huiles d'olives espagnoles : la liste des produits surtaxés s'allonge. De son côté, Airbus, dont l'objectif est de solder au plus vite son litige face à Boeing, se conforme aux dispositions mises en vigueur par l'OMC. Le géant européen se résigne à payer des taux plus élevés dans le cadre des prêts accordés par la France et l'Espagne, afin de développer son nouveau Airbus A350.

En revanche, les Européens ne comptent pas en rester là : ils souhaitent également que Boeing, accusé d'avoir profité de subventions douteuses du gouvernement fédéral, assume ses sanctions. La décision de l'OMC, sans surprise retardée par la crise sanitaire du Covid-19, pourrait enfin être en faveur de l'Union Européenne, autorisant ainsi une taxation des produits d'origine américaine. Cette querelle douanière stérile voit chacun des belligérants se rendre coup pour coup. Dans un contexte sanitaire qui empoisonne déjà le secteur aérien, les relations partenaires commerciales entre les deux géants se dégradent progressivement. Crise du Covid et confinements obligent, le secteur aéronautique connaît en 2020 une violente zone de turbulence. En témoigne la chute vertigineuse des voyages d'affaires et touristiques. Parallèlement, toutes les parties prenantes en souffrent. Ces complications fragilisent de facto les compagnies aériennes, qui, soulignons-le, sont les principales clientes d'Airbus et Boeing.

Pour retrouver une stabilité et assurer un avenir industriel, les deux entreprises doivent à présent tabler sur une voie de secours. Un autre argument pousse à une réconciliation : en effet, le duopole Airbus-Boeing ne sera pas seul sur le marché ad vitam aeternam. Ces derniers composeront bientôt avec le Chinois Comac, en forte expansion, prêt à profiter de ces failles. Avion directement conçu en Chine, Commercial Aircraft Corporation of China (Comac) vient de commencer les tests pour ses avions superlégers censés être le futur de l'aviation. Une menace donc plus que directe pour les A320 et 747 d'Airbus et Boeing.

Quels compromis possibles ?

« C'est une très vieille affaire, cette affaire d'Airbus et Boeing. L'administration américaine a décidé de frapper l'Europe de sanctions, d'un montant total de 7 milliards de dollars, donc nous n'avons pas d'autre choix que de répondre à ces sanctions » confiait Bruno Le Maire. Si aujourd'hui aucun terrain d'entente ne semblait se profiler à l'horizon, le ministre de l'Économie et des Finances français estime tout de même un compromis possible au cours des prochaines semaines. La fin potentielle de cette guerre commerciale sans bénéfices ? Le ministre affirme qu'il faut penser à l'avenir, et a publiquement déclaré devant la chaîne de télévision américaine CNN qu'il était possible d'envisager qu'un compromis soit trouvé d'ici fin 2020. Il estime par ailleurs qu'il serait possible de construire un accord bilatéral entre les deux forces du secteur aérien. Plutôt optimiste face à cette situation peu loquace, Le Maire entend bien ne pas ménager les efforts pour construire un compromis durable et efficace, pour l'intérêt des deux parties.

Seulement, face à la pandémie mondiale qui affaiblit le marché, doublé d'une politique agressive du côté de Washington, les premières pistes de cet accord censé servir l'Européen et l'Américain demeurent opaques.