

## Vie des secteurs

### AÉRONAUTIQUE

# Boeing : quand l'hôpital se moque de la charité...

Les Etats-Unis n'écartent pas de saisir l'OMC. Le 14 août, le président américain George W. Bush avait déjà menacé de saisir l'Organe de règlement des différends (ORD) de l'OMC sur le projet 7E7 de Boeing. En vertu du Traité bilatéral de 1921 signé par les Etats-Unis et l'Union européenne, les gouvernements européens

peuvent avancer jusqu'à 33 % des frais de recherche et développement pour l'aéronautique, sous forme de prêts remboursables en 17 ans. Boeing, pourtant très aidé, a choisi de porter plainte contre Airbus à propos de ces avances. « L'espoir de parvenir à une renégociation de l'accord de 1992 s'effrite, il semble

aujourd'hui qu'il soit très difficile d'y arriver », avait indiqué le porte-parole de la délégation européenne à Washington, Anthony Gooch. Mardi 5 octobre, Pascal Lamy, commissaire européen au commerce, a déclaré « soit on réajuste l'accord de 1992 » sur les subventions à Airbus et Boeing, « soit on commence un

cas à l'OMC, mais on ne prendrait pas l'initiative. Si les USA commentent avec Airbus, on commencera un contentieux avec le Boeing 7E7 ». Le député Bernard Carayon (UMP, Tarn) qui a lundi 10 octobre demandé que l'Assemblée nationale entreprenne des auditions sur le sujet, précise les enjeux de cette demande.

### Bernard Carayon, député UMP du Tarn



**Vous avez souhaité lundi prendre position sur le contentieux entre Airbus et Boeing. Comment percevez-vous le contexte où s'inscrit ce contentieux ?**

Il y a trois importants éléments de contexte.

Premièrement, le Président sortant des Etats-Unis a fait l'objet de vives critiques de la part du parti démocrate qui a dénoncé la faiblesse de ses positions commerciales en Europe. Dans un contexte électoral, cela s'est inévitablement traduit par un climat de surenchère.

Deuxième élément de contexte, Boeing rencontre depuis deux ou trois ans des difficultés commerciales face à la montée en puissance d'Airbus. Si bien que, pour la première fois dans l'histoire de l'aéronautique, Airbus se situe devant Boeing, aussi bien pour ce qui est des avions commandés que des avions vendus. Le fait que le Boeing 7E7 soit le premier programme lancé par l'entreprise nord-américaine en huit ans traduit les difficultés industrielles que connaît ce groupe.

Le troisième élément est une affaire de corruption qui a frappé Boeing : l'une des employées du groupe, ancienne responsable des achats du Pentagone a divulgué des informations confidentielles concernant le concurrent européen de Boeing dans l'affaire des avions ravitailleur, très important projet élaboré à partir du B.767. Ces informations ont permis à Boeing d'obtenir un contrat plus de 20 millions de dollars. Cette personne a été condamnée à neuf mois de pri-

son. Le sénateur républicain John Mc Cain, pourtant proche de la famille Bush, a dénoncé un « cambriolage militaro-industriel ».

**Vous évoquez aussi une différence profonde dans la nature des aides accordées par les Etats à chacune des deux entreprises...**

En effet. Les aides reçues par Airbus sont des avances remboursables, dont le niveau reste inférieur au plafond déterminé dans le cadre de l'OMC.

Dans le cas de Boeing, les aides reçues de l'Etat de Washington et de deux autres Etats portent sur un montant de 3,2 milliards de dollars, aides qui sont confortées par le Pentagone et par la NASA, à hauteur de 2,8 milliards de dollars environ.

Quelques chiffres sont à cet égard parlants : 50 % du budget de la défense, soit depuis 1998, 900 milliards de dollars ont été utilisés pour payer des contractants. Or, 40 % de ces contractants ont été choisis sans appel d'offre. Le système est donc très opaque. Sur les six dernières années, le ministère de la Défense a accordé 362 milliards d'euros sans faire jouer la concurrence. Ces chiffres sont ceux fournis par le centre d'enquête *Center for public integrity*.

**Mais quel rôle le législateur français peut-il jouer dans ce contentieux porté devant une organisation internationale ?**

L'avenir d'Airbus est essentiel pour l'Europe et pour la France, tout particulièrement pour certaines régions qui bénéficient des retombées économiques et des emplois créés par le consortium européen. Les Midi-Pyrénées où se situe ma cir-

conscription, compte au nombre de ces régions et c'est pour cela que j'ai souhaité que la Commission des finances et la Commission des affaires économiques entende rapidement Philippe Camus, président d'EADS, Pascal Lamy, Commissaire européen au commerce, Michel Wachenheim, Directeur général de l'aviation civile et l'ancien ministre du commerce extérieur, Yves Galland qui est aujourd'hui Président de Boeing France.

Au delà de l'emploi, j'ajoute que l'aéronautique fait partie, avec la pharmacie, les réseaux, et l'énergie, des secteurs stratégiques. Il me semble par conséquent nécessaire que le Parlement soit informé sur le climat de guerre économique qui règne dans ces secteurs, guerre ou les règles de transparence et d'équité qui prévalent au sein de l'OMC ne sont pas du tout respectées. Ces infractions sont fréquentes. Le meilleur exemple en est le plan de protection de la sidérurgie américaine, mis en place par les Etats-Unis peu après le 11 septembre, qui a fait l'objet d'une condamnation sans appel par l'OMC et donné lieu à un lourd versement d'indemnité.

Il s'agit donc d'éclairer sur ces pratiques le Parlement, qui avait, au moment de la ratification des accords de Marrakech tenu d'important débats. Depuis le rapport que j'avais remis en 2003 au premier ministre, je n'ai cessé de souligner les effets dévastateurs de cette guerre économique qui ne fait pas de morts et dont il n'y a pas d'images, mais qui peut laisser sur le carreau des entreprises, raréfiant le tissu industriel national et portant préjudice à l'aménagement du territoire. J'appelle donc au respect des règles de l'OMC et à un retour à la « paix économique ».

Propos recueillis par Elise Verley