

Pour une industrie aéronautique européenne

Autor(en): **Neu, J.-P.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **53 (1973)**

Heft 2

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887422>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

POUR UNE INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE EUROPÉENNE

J.-P. NEU

Dans le monde économique de notre temps, les nations développées s'attachent naturellement à s'orienter vers les industries dites « de pointe ».

Elles veulent être présentes dans l'extraordinaire et rapide expansion du progrès technique et y trouver une garantie pour participer aux productions de demain, comme aux travaux de recherches d'aujourd'hui.

Cependant, la plupart des industries de pointe réclament des efforts d'investissement dont la rentabilité reste incertaine, ce qui peut en réserver l'accès aux deux super-grands.

Parmi ces industries, la construction aéronautique semblait jusqu'alors demeurer au niveau des capacités des nations industrielles de second rang.

Appuyées sur un passé riche de gloires et de réalisations brillantes, la Grande-Bretagne puis la France avaient conquis, durant les deux décennies qui suivirent la fin du conflit mondial, une place non négligeable sur le marché international, du moins dans le monde occidental.

Cette place jusqu'alors conservée se trouve, en 1973, singulièrement menacée par l'industrie américaine.

Si cette rivalité entre l'Europe et ses rivaux d'Outre-Atlantique s'exprime aujourd'hui sur l'ensemble des secteurs économiques, même dans leur aspect monétaire, elle prend un tour aigu dans le domaine des constructions aéronautiques.

La puissante industrie aérospatiale des États-Unis n'a pu attendre la fin de la guerre au Viet-Nam pour procéder à des réductions massives de ses effectifs, singulièrement en Californie. La diminution drastique des crédits affectés aux programmes spatiaux ne peut que l'inciter à disputer

aux constructeurs européens, la place même encore modeste, qu'ils avaient réussi à conquérir, puis à maintenir.

Dans le domaine civil, l'arrivée des nouveaux avions géants, tels le Boeing 747, a suscité de telles difficultés financières aux grands transporteurs aériens que certains, tels la PANAM n'ont pas encore fini de s'en remettre.

Quant aux divers matériels aériens des générations antérieures, leur durée de vie va largement dépasser la période de 10 ans durant laquelle a été, en général, calculé leur amortissement.

Dans le domaine militaire, qui reste le plus important, l'année 1973 est déjà marquée par l'annonce de contrats de fournitures considérables d'armement américain aux pays du tiers monde et singulièrement dans le secteur qui, de l'est de la Méditerranée au golfe persique entourent les principales sources du pétrole.

Ainsi tous les éléments, extérieurs et propres à ce secteur se trouvent-ils réunis pour mettre en péril la construction aéronautique européenne.

Le Gouvernement des États-Unis apporte une aide considérable à son industrie aéronautique, sur tous les plans.

a) Pour la recherche et le développement; on cite des chiffres supérieurs à 4000 millions de dollars. En tenant compte d'autres aides indirectes, les constructeurs se verraient ainsi subventionnés à plus de 90 %.

b) Quant à la production, un projet de loi Secor Browne vise à la création d'un organisme de financement de la production bénéficiant de la garantie fédérale des prêts à 10 et 15 ans portant sur un montant global de 3 000 millions de dollars.

c) A l'exportation, l'intervention de l'EXIMBANK porterait sur des crédits de 10 ans à tout pays à un taux fixe de 6 %.

d) A l'importation, les U.S.A. bénéficient toujours d'une protection douanière de 5 %, malgré la double dévaluation du dollar alors que la C.E.E. a suspendu ses droits de douane.

En 1970, la valeur des avions commerciaux en service dans le monde occidental (près de 25 milliards de dollars) se répartissait ainsi : 63,9 % aux U.S.A., 10 % dans la Communauté des Six; 4,4 % au Royaume-Uni; 6,3 % dans les autres pays d'Europe, 15,1 % dans le reste du monde.

90,5 % de la valeur des flottes occidentales provenaient d'avions construits aux U.S.A.; 5,7 % au Royaume-Uni et 3,8 % dans la C.E.E.

Ainsi, la C.E.E. et le Royaume-Uni représenteraient un marché de 14,7 % et ne fourniraient que 9,5 % de leur marché alors que les U.S.A. avec 63,9 % du marché en étaient les fournisseurs à raison de 90,5 %.

Si l'Europe n'y prend garde, cette situation déjà médiocre risque de s'aggraver sérieusement.

A la fin du mois de mars 1973, l'AICMA qui regroupe les constructeurs aéronautiques européens, a tenu une réunion au sommet à Madrid et s'est livrée à un travail de réflexion sur l'avenir de l'industrie européenne. Elle compte poursuivre des initiatives tendant au développement de la concentration entre les transporteurs, les constructeurs et les administrations pour que se concrétise le marché européen de l'aéronautique.

Les réflexions de cette assemblée s'inspiraient d'une importante communication que la Commission des Communautés Européennes avait faite au Conseil de la C.E.E. en date du 19 juillet 1972.

Les recommandations de la Commission s'appuient sur des propositions formulées dans deux notes qui lui avaient été adressées en juin 1970 et en juillet 1971 par un groupe d'études où étaient représentées 5 firmes européennes : Dassault (France), Fiat (Italie), Fokkerwf (Pays-Bas), Sabca (Belgique) et Wew Fokker (Allemagne Fédérale).

La Commission a proposé au Conseil de la C.E.E. quatre textes d'application qui portent :

— sur la coordination des politiques de développement et les rapprochements structureux d'entreprises;

— sur une concertation des aides à la recherche-développement, aux investissements et à la commercialisation des avions civils;

— sur des aides à l'exportation des avions civils construits dans la Communauté dans le cadre des programmes transnationaux;

— sur la situation tarifaire des avions de plus de 15 tonnes.

Les textes de ces recommandations sont étudiés par les experts des administrations des 9 pays de la C.E.E. qui ont déjà tenu un certain nombre de réunions depuis novembre 1972.

Il est difficile de présager ce qui pourra sortir de leurs travaux.

L'Assemblée de l'U.E.O. s'est aussi penchée sur le problème de la création d'une industrie aéronautique européenne, mais le temps passe.

Et certains commentateurs se demandent si les industriels européens seront en mesure d'attendre, sans danger pour leur compétitivité, une décision définitive du Conseil des Ministres de la Communauté.

Les concertations, les restructurations, les fusions des firmes européennes auraient-elles un sens si elles n'étaient précédées d'une politique commune d'achat des matériels aériens?

Cette politique d'achat est-elle plus facile à appliquer dans le domaine civil ou dans le secteur militaire? L'une peut-elle entraîner l'autre? Il semble qu'il s'agisse de problèmes de nature différente : l'une politique et stratégique, l'autre commerciale.

Sur le plan militaire, les considérations de défense, les implications qu'elles entraînent dans la concertation des états et dans l'expression même de l'idée qu'ils se font de la sauvegarde de leur nation, rendent aujourd'hui aventureux tout pronostic.

Dans le domaine de l'aviation civil, l'aspect commercial devra en Europe prendre le pas sur tous les autres.

On se souviendra de l'échec de la tentative d'ATR-UNION. Jusqu'alors, les compagnies européennes se sont contentées de s'unir au sein de deux organismes « ATLAS » et « KSSU » (qui groupe KLM — SAS — SWISSAIR et UTA) pour l'entretien d'une partie de leur flotte.

La mise en œuvre d'appareils aussi coûteux que les avions géants d'aujourd'hui et des CONCORDE de demain, devrait obliger les transporteurs européens à une union étroite, face aux Américains.

A notre sens, cette union devra dépasser la gestion commune des rechanges et porter sur des accords sur ces horaires et les points de départ et de destination. Il importe en effet de parvenir au coefficient de remplissage optimum qui seul rendra véritablement rentable l'ensemble d'une flotte qui comportera des avions supersoniques.

La recherche d'une union dans cette voie ne dispense naturellement d'aucun effort vers le renforcement d'une politique concertée dans le domaine militaire.

Faute de quoi, l'industrie aéronautique européenne risque de se retrouver dans quelques années, réduite au rôle de sous-traitante des matériels américains.