

BIAUZON Valentin
BOURGON Jean-Xavier
HIRTZ Nicolas
JACQUET David
LECLER Fabien
LEROY Christophe
LOURD Rodolphe



SI04 Airbus et Boeing



Sommaire

Introduction	3
I) Une guerre technologique et financière	4
A) Les origines de Boeing	4
B) Les origines d'Airbus	5
C) Une guerre de 30 ans	6
D) Les 2 groupes en chiffre aujourd'hui	7
E) Des informations contradictoires	10
F) Conséquences des attentats du 11 septembre	10
G) Espionnage industriel : Echelon	11
H) Implication des gouvernements	12
II) Les perspectives et limites de cet affrontement	14
A) Perspectives	14
B) Stratégies opposées	17
C) Les armes du futur	17
D) Les limites de cet affrontement	21
E) Les derniers déroulements de la bataille judiciaire	22
Conclusion	24
Bibliographie	25
Annexes	26

Introduction

Avant de traiter la guerre Airbus-Boeing a proprement parlé, il convient de recadrer le sujet en parlant de l'ensemble du marché mondial de l'aéronautique.

Il y a en effet 4 principaux segments d'activités :

- Les avions long courrier. Ce sont essentiellement les avions commerciaux de ligne des gammes Airbus et Boeing qui peuvent transporter de 100 a 600 passagers.
- Les avions régionaux (ou moyen courrier pour les Etats-Unis). Ce sont les appareils commerciaux d'une capacité inférieure à 100 sièges qui assurent les liaisons inter-régionales (Airbus, Boeing, Embraer, Canadair).
- Les avions d'affaires ou privés. Les avions d'affaires sont généralement des petits jets pouvant transporter jusqu'à 12 passagers sur des distances de 3000 km environs (Dassault, Learjet, Cessna).
- Les hélicoptères civils. Ce sont des appareils à voilure tournante fabriqués par Eurocopter, Bell, Agusta, Sikorsky et Mc Donnell Douglas)

Le trafic aérien devrait doubler d'ici 2015 voir tripler d'ici 2020, principalement dû à la croissance du marché en Asie, de loin le continent le plus peuplé de la planète. Le secteur de l'aéronautique civile occupe une part essentielle de l'industrie mondiale. En terme d'emplois et de prestige les retombées pour les pays qui maîtriseront ce secteur convoité seront incalculables. C'est pourquoi il convient de s'intéresser en détail à ce problème.

Nous parlerons uniquement des avions long courrier qui représentent la majorité du chiffre d'affaires de ce trafic aérien, et principalement des deux acteurs de ce secteur, c'est-à-dire Airbus et Boeing. Nous nous interrogerons principalement sur les enjeux de cette lutte vieille de plus de 30 ans, en développant tous les aspects, même ceux qui ne paraissent pas évident au premier abord. Nous évoquerons également les liens des deux compagnies avec l'aéronautique militaire et les manipulations politiques qui se déroulent en marge de ce conflit.

I) Une guerre technologique et financière

A) Les origines de Boeing

La compagnie est formée le 15 juillet 1916 par William E. Boeing et George Conrad Westervelt. Elle est alors nommée « B&W » d'après les initiales des ses deux fondateurs. Peu après son nom changea en « Pacific Aero Products », et une année plus tard elle est rebaptisée « Boeing Airplane Company ». En 1917 avec l'entrée en guerre des États-Unis la Navy commanda 50 hydravions d'entraînement Model C, la première commande de Boeing. En 1923 Boeing fabriqua un avion de transport postal le Model 40A et en 1927 elle remporta un contrat pour assurer la liaison aéro postale San Francisco-Chicago.

Elle créa alors « Boeing air transport » pour s'occuper de ses activités de transports aériens. Pendant la première année près de 2000 passagers furent transportés et on entreprit alors de créer des avions spécialement étudiés pour le transport des passagers, c'est ainsi que le Model 80 fut lancé. Dans les années qui suivirent, Boeing se mit à acquérir de nombreuses entreprises de fabrication d'avions, de moteurs, des compagnies aériennes et en 1929 Boeing changea son nom en « United Aircraft and Transportation Corporation ».

En 1934 Boeing est devenue une grande entreprise fabriquant des avions, des moteurs, transportant le courrier postal, s'occupant des aéroports et assurant de nombreuses lignes aériennes. Mais, sous la pression d'une loi anti-trust interdisant aux constructeurs d'exploiter des lignes aériennes, ses créateurs vendent leurs participations et « United Aircraft and Transportation » est séparée en trois entités: United Air Lines responsable du transport aérien, United Aircraft responsable de la fabrication dans l'est du pays et Boeing Airplane Company responsable de la fabrication dans l'ouest du pays.

Lors de la seconde guerre mondiale Boeing s'illustrera dans la production de bombardiers. Les fameux B17 (« les forteresses volantes ») joueront un rôle capital dans les bombardements des positions allemandes et pour toucher le moral des ennemis. Particulièrement résistants et disposant d'une grande autonomie, cette gamme se diversifiera jusqu'à nos jours.



Le B17, pendant la seconde guerre mondiale, l'espérance de vie du mitrailleur arrière était de 7 jours

Aujourd'hui, malgré la concurrence féroce d'Airbus, Boeing reste le leader de la construction aéronautique. Son expérience dans le domaine civile et militaire est son principal atout.

En résumé :

Boeing (USA)

Fondé en 1916

50 millions de dollars de chiffre d'affaire

166 000 salariés (ce chiffre varie selon la notion d'employés directs ou indirects)

9 modèles commerciaux en production

B) Les origines d'Airbus

L'histoire d'Airbus est celle d'un long combat sans trêve. Une histoire parsemée d'embûche, de croc en jambes, de périodes d'euphorie succédant aux périodes d'abattement. C'est en 1967, que les gouvernements allemand, britannique et français décident de lancer un programme aéronautique européen. A l'époque il n'était pas encore question de concurrencer le monopole américain sur l'aviation commerciale, ni même de l'entamer, l'idée n'effleura même pas les esprits, il s'agissait tout simplement de soutenir des entreprises européennes en péril, comme Sud Aviation ou Rolls Royce.

Un Groupement d'intérêt économique qui fédérait les entreprises, fut donc créé. La première commande fut pour Air France, à qui le gouvernement avait un peu forcé la main. Elle portait sur 6 appareils. En 1974 on en était encore à 4 appareils livrés par an. Pour Boeing, Airbus était un nain sans danger.

Il fallut toute la foi et la ferveur des initiateurs du projet pour ne pas céder au découragement et abandonner. En 1976, une compagnie californienne, Western Airlines, lance un appel d'offres pour dix avions. Airbus y répond et arrive en finale de la négociation. Boeing du coup considère l'entreprise européenne d'un autre œil. En mars 1977, c'est au tour d'Eastern Airlines, un des plus gros transporteurs domestiques des États-Unis, qui achète vingt-trois avions européens. Boeing est vaincu sur son propre terrain, et commence à prendre le cas Airbus de plus en plus sérieusement. En 1979 le carnet de commande d'Airbus compte 256 appareils vendus à 32 clients. La voie est ouverte pour l'avionneur qui, à partir de cette date, va voler de succès en succès.

L'A310 avant même son lancement fut commandé par deux compagnies européennes, et pas des moindres, Lufthansa et Swissair. Pour le coup il n'était plus nécessaire de forcer la main à Air France. Il faut dire qu'Airbus révolutionna les cockpits, les vieux cadrans électromécaniques furent remplacés par des tubes cathodiques, plus légers et plus fiables. Cette révolution continua avec l'A320, le cockpit électronique fut amélioré et le système de commandes de vol dérivé de celui du Concorde. Au cours des années, tout une gamme vit le jour : A321 et A319 (vendu à plus de 1 000 exemplaires), biréacteur A330, quadriréacteur A340 (des long-courriers qui permettent de transporter de deux cent cinquante à quatre cent quarante passagers sur douze ou quinze mille kilomètres), et de plus en plus de compagnies clientes.

Aujourd'hui Airbus Industrie emploie 2 700 salariés de trente-trois nationalités différentes, et donne via la sous-traitance du travail à plus de 30.000 personnes à travers l'Europe. Par ailleurs 100.000 emplois ont été générés par un millier de fournisseurs. En 1997, le groupe détenait 40% du marché mondial, juste après Boeing, mais en 1999, Airbus vendit plus d'avions que son concurrent direct, et on peut dire qu'aujourd'hui les parts de marché des deux géants s'équilibrent et s'équilibreront de plus en plus avec le temps. Mais Airbus a de sérieux atouts, toutes les 10 secondes un Airbus décolle dans le Monde, et 138 compagnies sont clientes, de plus au vu du rapport prix du siège au kilomètre, il est moins cher que Boeing.

En résumé :

Airbus (France, Allemagne, Espagne, Royaume-Uni)

Fondé en 1970

20 millions de dollars de chiffre d'affaire

46 000 salariés (ce chiffre varie selon la notion d'employés directs ou indirects)

11 modèles commerciaux en production

C) Une guerre de 30 ans

Les deux principaux acteurs de l'industrie aéronautique sont Boeing et Airbus. Boeing était le leader incontesté du marché depuis 1916. Mais comme nous l'avons vu précédemment, en 1970 à l'initiative des pays européens, la création d'Airbus va venir troubler l'ordre établi et la concurrence entre les deux constructeurs va s'intensifier au point d'être communément appelée la guerre Boeing/Airbus.

Fondé par William Edward Boeing, Boeing a longtemps été le plus gros constructeur d'avions. Jusqu'en 1970, ses seuls concurrents, McDonnell Douglas (aujourd'hui filiale de Boeing) et Lockheed étaient de petites entreprises qui ne menaçaient pas réellement l'empire Boeing.

Boeing avait développé une gamme de modèles variés, allant de petits avions comme le 727 aux gros porteurs comme le 747. En 1970 à sa création, Airbus a d'abord ciblé le marché des court et moyen courriers, qui constituait 60% du transport aérien. Son premier avion, le A300, avec une capacité de 226 passagers, était le premier bi-réacteur à grand fuselage. Dans les années 1980, la sortie de l'A320 répondait aux besoins des nouveaux opérateurs à prix réduits qui voulaient des petits avions.

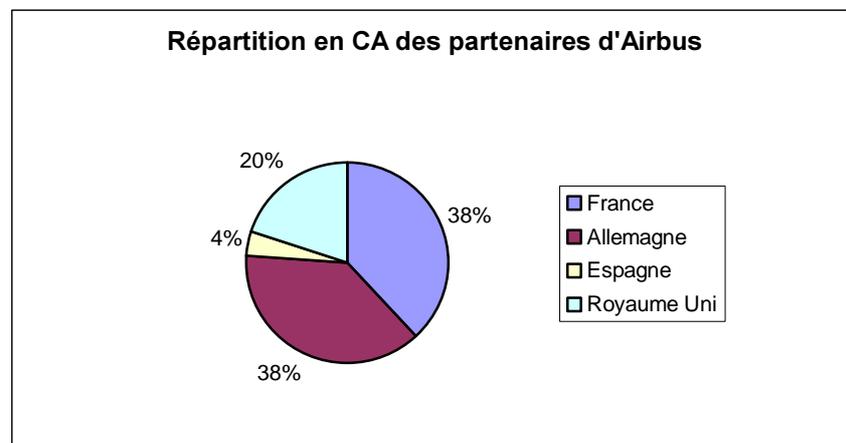
En outre, Airbus apportait des innovations technologiques importantes, telles les commandes électriques ou l'utilisation de matériaux composites, qui contribuèrent à accélérer son succès. Airbus parvenait ainsi à conquérir 30% de parts de marchés. Face à l'entrée d'Airbus sur le marché et à son succès, Boeing réagit par un marketing agressif, offrant des prix imbattables aux grandes compagnies aériennes et un excellent service de maintenance et d'assistance.

Cela n'a pas empêché Airbus, après ses succès sur le marché des petits avions, de s'attaquer au marché des gros porteurs avec la sortie de l'A340 en 1991. Aujourd'hui, Airbus frappe un grand coup en construisant le plus gros avion jamais conçu, l'A380, qui devrait voir le jour en 2006. Cet avion pourra transporter 650 passagers sur deux niveaux dans un environnement digne d'un paquebot.

Outre les enjeux financiers colossaux, la volonté et l'implication des gouvernements américains et européens font de cette guerre une guerre totale. Ce n'est plus une lutte entre 2 compagnies mais une lutte entre 2 continents. Même s'il est improbable qu'une compagnie fasse faillite dans les prochaines années, il est psychologiquement important pour chacune des parties en présence d'être devant son adversaire... surtout lorsque l'on sait qu'il n'y aura probablement jamais de troisième concurrent.

D) Les 2 groupes en chiffres aujourd'hui

Entreprise créée en 1970 principalement à l'initiative de la France et de l'Allemagne, Airbus réunissait à l'époque les entreprises nationales Aérospatiale, la Deutsche Airbus, et l'espagnol CASA. Suite aux premiers succès commerciaux la Grande Bretagne qui était à l'origine réticente se décidera finalement en 1979 à rejoindre le projet européen. Airbus était ainsi détenu majoritairement par 4 grandes compagnies : Aérospatiale 37,9%, Deutsche Airbus 37,9%, British Aerospace 20% et enfin CASA Espagne 4,2%.



La volonté des gouvernements européens de donner naissance à une grande compagnie regroupant les industries européennes aéronautique, spatiales et de défense ont aboutit à la création en 2000 de EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) dont voici la structure :

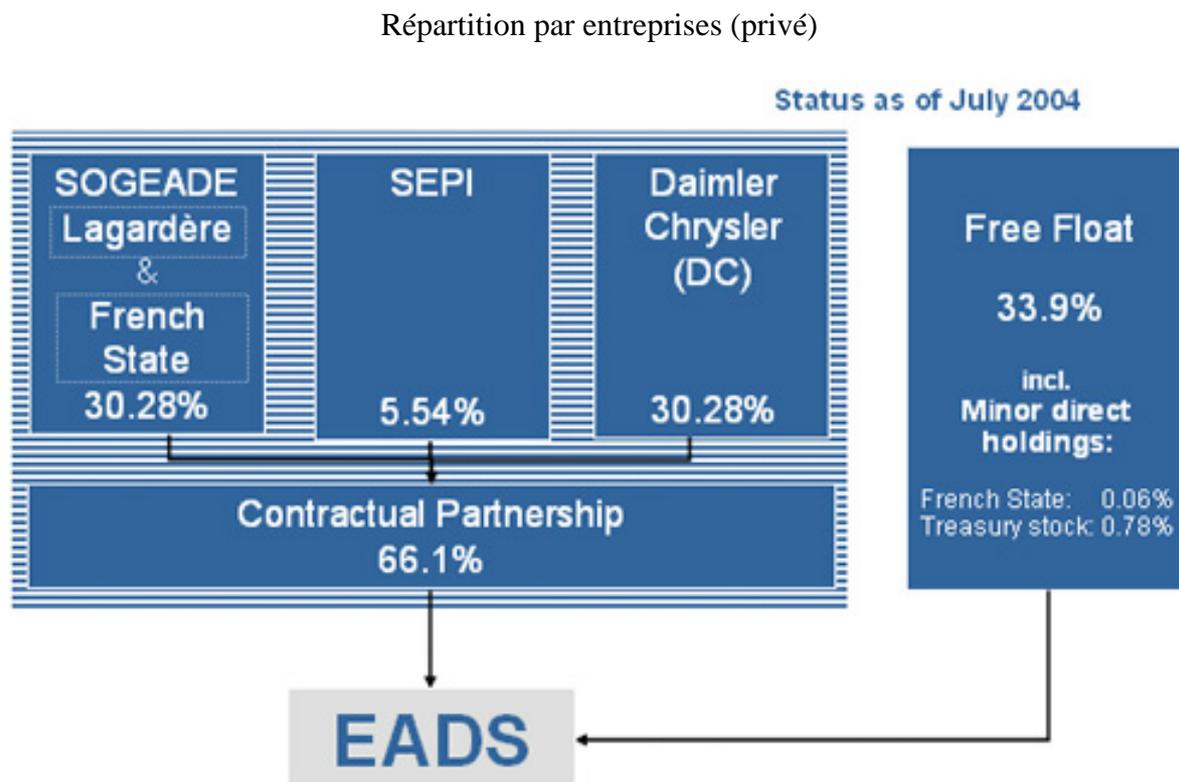
EADS est le n° 1 européen et le n° 2 mondial de l'industrie aéronautique, de l'espace et de la défense. Le groupe organise ses activités autour de 5 pôles :

- **Airbus** (60,7% du CA) : 305 appareils livrés en 2003 et se divisent selon leur catégorie comme suit : avions moyen-courrier (233 unités livrées), avions long-courrier (64 dont 23 en versions allongées) et avions à fuselage large (8) ;

- **aéronautique** (12,1%) : hélicoptères, aviation régionale et légère, reconversion et maintenance d'appareils et fabrication d'aéro-structures pour Airbus. Leader mondial en fabrication d'avions commerciaux ;
- **systèmes civils et de défense** (16,5%) : systèmes de missiles, systèmes électroniques de défense et autres ;
- **espace** (7,7%) : satellites scientifiques et d'observation. En mars 2003, lancement de la fusée Ariane 5 qui a emportée à son bord la sonde Rosetta ;
- **transport militaire** (3%).

Les ventes du groupe se répartissent entre le secteur civil (76%) et le secteur militaire (24%). La répartition géographique du CA est la suivante : France (11,7%), Allemagne (12,1%), Royaume-Uni (7%), Europe (15,6%), Amérique du Nord (26,7%), Amérique.

La situation est donc beaucoup plus complexe, comme le prouve l'organigramme du groupe :



Pour simplifier on peut dire que Airbus est donc une des filiales de EADS (à 80%) et de BAE (British Aerospace, 20% du groupe). En tenant compte que les 80% tenu par EADS sont réparti entre les entreprises françaises, allemandes et espagnol dans les mêmes proportions qu'ils existait avant la création de EADS, c'est-à-dire une parité franco-allemande. Une fois de plus on remarque que les anglais ne tiennent pas à participer à la structure du nouveau mastodonte européen.

Cependant la parité entre la France et l'Allemagne n'existe plus au niveau du capital. En effet, les 35% des actions EADS qui ont été introduites en Bourse se retrouvent très majoritairement dans des mains françaises : 83% des transactions se font à la bourse de Paris, contre 14% à Francfort et 3% à Madrid. Les investisseurs sont pour 43% français, tandis que les Allemands (4%) sont devancés par les Britanniques (32%) et les ... Suisses. Même décalage du côté des salariés actionnaires dont 77 % sont français. Face à ce désintérêt allemand, Lagardère pourrait donc être tenté de faire basculer EADS du côté français. Les manœuvres dans l'industrie européennes continuent donc avec la naissance d'EADS.

Boeing est une entreprise fondée en 1916 qui est depuis toujours le leader mondial de la construction aéronautique. Le groupe organise son activité autour de 4 pôles :

- **aviation commerciale** (52% du CA) : 381 avions livrés en 2002 ;
- **aviation militaire et missiles** (25%) : avions de guerre (C-17 Globemaster, F-22 Raptor, AH-64 Apache), hélicoptères et missiles ;
- **espace et communications** (20%) : missiles de défense, systèmes de défense intégrés (AWACS), systèmes de communications cryptées, rampes de lancement de satellites (Nasa) ;
- **autre** (3%) : financement d'avions commerciaux et privés, location d'équipement aéronautique et immobilier.

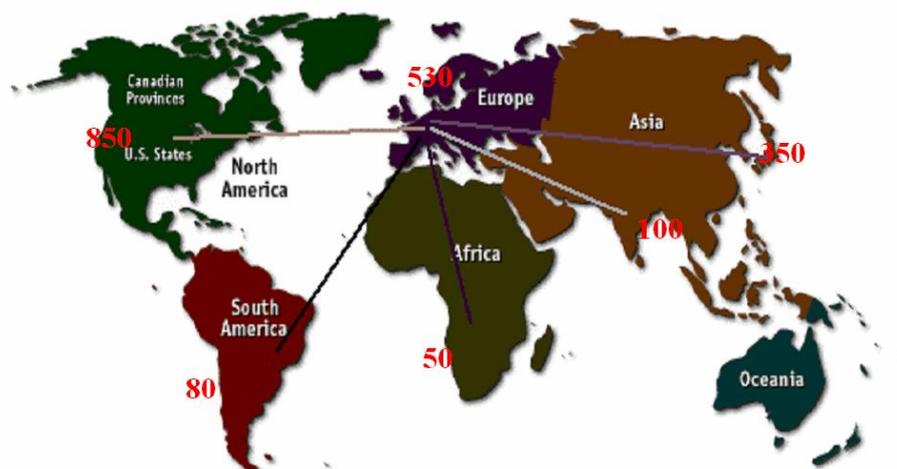
Au plan géographique, la répartition du CA se répartit comme suit : États-Unis (67%), Asie (17%), Europe (11%), et autre (5%).

La situation actuelle :

Airbus a tenu à marquer son concurrent sur le front de la lutte commerciale quotidienne. L'européen a indiqué lors d'une interview au Financial Times du mois d'Octobre 2004 qu'il relevait ses prévisions de livraisons pour l'année 2004. Celles-ci oscilleront dorénavant entre 315 et 320 appareils, contre 305 précédemment. Ce faisant, Airbus signerait là son deuxième meilleur millésime de son histoire, après son record de l'année 2001 avec 325 unités. De quoi lui permettre, pour la seconde fois consécutive, de boucler l'année devant Boeing, lequel risque fort de devoir se contenter de 30 unités de moins.

En revanche, du côté du carnet de commandes, les deux duettistes sont au coude à coude : chacun totalisant 189 commandes à la fin septembre. Il est donc difficile de prédire si un groupe parviendra à s'imposer devant l'autre ou si les parts de marché vont s'égaliser progressivement. Notre partie consacrée aux armes du futur permettra d'éclaircir un peu la situation.

1990 - 2001



TOTAL : 1960 avions

L'Asie devrait à terme représenter la majorité des ventes d'avions

E) Des informations contradictoires

Nous avons rencontrés plusieurs problèmes en réalisant ce rapport, la plupart concernant la fiabilité des informations trouvées sur les différents supports de nos recherches. Les chiffres pouvaient en effet varier de « quelques millions de dollars » d'une source à l'autre. Il était ainsi difficile de connaître avec pertinence la santé financière des compagnies ainsi que les coûts de développement de leurs projets.

Dans le même esprit on peut remarquer que le monde de l'aéronautique est celui des démentis, notamment sur le montant des subventions perçues respectivement par Airbus et Boeing de la part de l'Union Européenne et des Etats-Unis. Certains points sont également litigieux, comme l'ampleur de l'exploitation a des fins commerciales du réseau américain de surveillance Echelon. Nous avons donc essayé de rester le plus objectif possible lors de la rédaction de notre rapport.

F) Conséquences des attentats du 11 septembre

Depuis 1982, l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) estime que le trafic mondial a cru, en moyenne, de 4,3 % par an pour les passagers, et de 5,5 % pour le fret. En 2000, 1,65 milliard de passagers ont été transportés sur les lignes aériennes dans le monde, ainsi que 30 millions de tonnes de fret.

Sur cette part, les passagers transportés au départ et à destination des aéroports français est de 102 millions de passagers, soit près de 7 % du trafic mondial. Le trafic français a augmenté de 4,6 % par an entre 1990 et 2000, soit un taux de croissance supérieur à celui du trafic mondial au cours de la même période (+ 3,3 %).

Les attentats du 11 septembre 2001 ont, dans ce contexte, constitué un choc important. La crainte des attentats a provoqué une chute sensible du trafic aérien, notamment en matière de voyages d'affaires, qui constituent les principales sources de marge des compagnies aériennes.

On a alors craint que la crise ne devienne durable dans le milieu de l'aéronautique. Pour Airbus et Boeing cela se serait traduit par une chute des commandes d'appareils.

Néanmoins, la plupart des acteurs de l'aviation civile et le gouvernement estiment que la crise que traverse actuellement le secteur n'était que conjoncturelle, et ne remettait pas en cause les prévisions de progression continue de l'activité effectuées avant les attentats ; la crise n'entraînerait qu'un pallier dans la croissance du trafic aérien, celui-ci étant appelé à retrouver son sentier de croissance par la suite.

Alors que le constructeur américain Boeing confirmait la suppression de 20 000 à 30 000 postes d'ici fin 2002, le géant européen Airbus restait optimiste sur ses ventes. L'état du marché aérien n'était déjà pas brillant avant que les derniers attentats de New York et Washington ne viennent y ajouter une couche d'incertitude. L'Américain Boeing pronostiquait 500 livraisons à court terme au lieu des 538 prévus avant le 11 septembre. " En 2002 elles pourraient même passer à 400 avions, et cette tendance devrait se poursuivre en

2003 " explique Boeing Commercial Airplanes. Toutefois, à plus long terme, le constructeur rappelle que les besoins en appareils civils demeurent. Ainsi, la Chine devrait acquérir 1.459 avions d'ici 2020 pour répondre à ses besoins de transport intérieur.

Airbus restait optimiste malgré les difficultés des compagnies et insistait aussi sur le fait que le trafic aérien est indispensable tant pour le développement des affaires que pour le tourisme. " On ne peut pas imaginer, un monde sans avion de ligne ", soulignait le porte-parole en rappelant qu'après la guerre du Golfe, le trafic aérien était redevenu normal assez rapidement. " Je ne pense pas qu'il y ait une désaffection parmi la clientèle aéronautique. En tout cas, chez Airbus, nous restons optimistes sur ce marché ".

La crise fut en effet passagère et le trafic aérien mondial connaît en ce moment même une croissance similaire à celle des années post 11 septembre, notamment grâce à l'ouverture de marché émergeant en Asie du sud-est. On peut donc affirmer que les attentats ont moins touchés les grands constructeurs aéronautiques que les compagnies aériennes en elles-mêmes. Les suppressions d'emplois chez Boeing ont donc peut être traduit la fragilité du groupe américain, en tout cas les prévisions pessimistes de la compagnie ne se sont pas avérées fondées.

G) Espionnage industriel : Echelon

L'espionnage industriel existe dans la quasi totalité des secteurs concurrentiels... avec plus ou moins de moyens. Dans le cas de la lutte Airbus-Boeing on peut presque parler de débauche d'outils mis en œuvre.

L'existence et l'activité du réseau anglo-saxon Echelon d'espionnage de télécommunications au niveau mondial, avec des visées économiques et commerciales selon un spécialiste, a été au centre d'une audition publique au Parlement européen. Une étude qui démontrerait qu'une partie de la vocation de ces installations est commerciale, alors que les gouvernements font traditionnellement valoir des impératifs de défense.

Selon l'étude, le réseau Echelon permet d'intercepter dans le monde entier les communications transmises par voie satellitaire, qu'il s'agisse de messages téléphoniques, de fax ou du courrier électronique via internet. Le document mentionne plusieurs firmes, comme Thomson CSF ou Airbus Industries, qui auraient été victimes d'espionnage économique.

Ainsi on a pu lire que Boeing serait parvenu à intercepter des offres de contrats entre Airbus et plusieurs grandes compagnies aériennes japonaises et saoudiennes. L'objectif étant par la suite pour Boeing de proposer un contrat équivalent à ces mêmes compagnies avec quelques avantages suffisants pour remporter les commandes.

Le débat au Parlement européen a suscité de nombreux échos en Europe. De son côté, le Premier ministre britannique Tony Blair a assuré que le Royaume Uni n'avait pas trahi ses partenaires européens en collaborant avec les Etats-Unis dans Echelon.

Echelon existe depuis les années 1970 et a été fortement étendu de 1975 à 1995, selon l'étude de Duncan Campbell. Le système a été développé dans le cadre d'un accord secret de coopération en matière d'espionnage des communications passé en 1947 entre les Etats-Unis et le Royaume Uni, rejoints plus tard par le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Les milliers de données recueillies sont ensuite triées par des ordinateurs puissants, à la fois par origine et selon un système de mots clés, a expliqué Duncan Campbell aux parlementaires.

Un milliard de messages pourraient être ainsi interceptés en une demi-heure, puis filtrés pour en extraire quelques uns jugés intéressants. Du côté américain, les données sont traitées au niveau gouvernemental par la National security agency (NSA).

En marge de ces révélations toutefois invérifiables certains journalistes américains avaient dénoncé l'utilisation commerciale d'Echelon en prétendant que les Etats-Unis n'avaient pas pu voir venir la tragédie du 11 septembre parce qu'ils étaient trop occupés à écouter Airbus...

H) Implication des gouvernements

L'idée selon laquelle un État-nation doit défendre sa sécurité économique face aux menaces que l'espionnage économique fait peser sur le secteur privé soulève, certes, des questions d'ordre conceptuel intéressantes, mais semble acceptée. Les opinions sont par contre plus partagées lorsqu'il s'agit de savoir si l'espionnage offensif est désirable pour aider le secteur privé (cf. Annexe 2 : « préférences des compagnies aériennes »).

Ceux qui s'opposent à l'espionnage économique soulignent que les pays qui s'y livrent risquent de perturber sérieusement les relations entre eux et leurs alliés. La question devient d'autant plus grave que la guerre froide est terminée. Les États-Unis ne sont plus disposés à composer avec l'espionnage économique pratiqué par des pays alliés tel qu'ils l'ont accepté tacitement à une époque donnée, au nom de l'alliance contre la menace soviétique; ils ont cessé de le faire depuis que l'Union soviétique a cessé d'exister. Cela expliquerait dans une certaine mesure pourquoi les autorités américaines font connaître depuis peu, nommément ou par des fuites, les pays amis incriminés.

Dans le cadre d'Airbus et Boeing, les intentions des gouvernements américain et européens ne font aucun doute. Il faut faire pencher la balance de leur côté par tout les moyens. Il suffit de suivre l'actualité pour constater que les visites diplomatiques des présidents français depuis une vingtaine d'années sont ponctuées de signatures de contrats portant sur l'achat d'appareils de la famille Airbus. Le président Clinton en son temps faisait pression sur les dirigeants de l'Arabie Saoudite pour « influencer » sur le choix de leur compagnies aériennes sur les appels d'offres.

Il y a quelques années une rumeur faisait état d'un marchandage entre le gouvernement français et la Croatie ainsi que certains pays d'Europe de l'Est. Leur adhésion à l'Union Européenne aurait pu être « favorisée » contre l'achat d'appareils Airbus.

Malgré l'accord de 1992 qui fixe le montant des subventions nationales accordées aux constructeurs à 33%, les aides détournées sont monnaie courante dans le secteur. Pour Boeing elle se traduisent par des aides du pentagone dans la recherche militaire détournées pour financer la partie aéronautique civile de la compagnie. Il est bon de rappeler que les Etats-Unis ont un budget militaire de 400 milliards de dollars en augmentation constante depuis

2001. Cependant Airbus se « rattrape » avec des rallonges distribuées plus ou moins clairement par l'Union Européenne.

Dans un autre registre on a appris que le gouvernement américain favorisait l'obtention de la nationalité américaine aux ingénieurs de chez Airbus récemment débauchés. D'ailleurs leur campagne de recrutement se fait à Toulouse même. Cependant ce problème de fuite des cerveaux n'est pas seulement limité à Airbus mais à toutes les industries de pointe européenne, c'est pour cela que nous ne développerons pas cette partie.

II) Les perspectives et limites de cet affrontement

A) Perspectives

- Airbus et le domaine militaire

Les perspectives du marché aérospatial mondial, valorisé à plus de 200 milliards de dollars, diffèrent selon la nature civile, militaire ou duale des débouchés. Dans le marché civil, les avions gros et moyens porteurs, occupent une place prépondérante (plus des trois quart du marché). Ils sont les plus affectés par le retournement de cycle de la mi-2001 et les événements du 11 septembre, qui interviennent toutefois après une période de forte croissance.

La forte concentration des avionneurs va, par ailleurs, accentuer la pression sur les équipementiers. Contrairement à la situation qui prévaut en Europe, les budgets militaires américains sont en très forte hausse et ils favoriseront la filière aéronautique américaine, tout comme un certain nombre d'équipementiers européens, essentiellement d'origine anglo-saxonne, qui participent au programme américain de défense.

Toutefois, l'Europe s'est engagée dans deux programmes majeurs qui soutiendront l'activité des équipementiers qui y participent : le très gros porteur A380 et l'avion de transport soutiendront l'activité du militaire A400M, dont le coût global représente environ 30 milliards de dollars.



L'A400M européen, premier pas vers une Europe de la défense ?

L'A400M a été conçu autour d'un cahier des charges défini conjointement par les armées de l'Air des sept pays participant au projet (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Luxembourg, Royaume-Uni et Turquie). Avec l'A400M, tout l'éventail des besoins de transport et de mission sera couvert : transport tactique, logistique, aide humanitaire et opérations de maintien de la paix.

En juin 2003, un contrat portant sur l'acquisition de l'A400M a été signé par Airbus Military et l'OCCAR (représentant les pays clients). Cette commande, qui constitue le plus important contrat de défense au titre d'une coopération multinationale, marque une étape historique.

La gestion, le développement et la production du programme sont confiés à Airbus Military SAS, dont les partenaires sont Airbus (détenu à 80 % par EADS et à 20 % par BAE Systems), EADS CASA, TAI (Turquie), et Flabel (Belgique). Airbus Military bénéficie à la fois des compétences et de l'expérience d'Airbus en matière de gestion de programmes internationaux complexes d'avions civils et de l'expertise de fabrication des autres partenaires industriels.

L'agence européenne de défense OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement) est chargée de la gestion globale du programme A400M pour le compte des sept pays signataires.

Les engagements d'achat pris par chaque pays se répartissent comme suit : 60 avions pour l'Allemagne ; 8 pour la Belgique (et le Luxembourg) ; 27 pour l'Espagne ; 50 pour la France ; 25 pour le Royaume-Uni et 10 pour la Turquie.

La charge de travail sera répartie entre les différents industriels associés au programme au prorata de leur participation au projet. La Division Military Transport Aircraft sera chargée d'une partie des activités liées à la globalité de l'avion (Non Specific Design Work), au développement et à l'approvisionnement des systèmes et équipements ainsi qu'au développement et à la fabrication de la cellule (empennage horizontal, nacelles moteur, éléments de l'empennage vertical, carénages des glissières de volets), de l'intégration des moteurs, elle produira les nacelles moteur et effectuera l'assemblage final des avions sur son site de San Pablo à Séville. Le premier A400M volera au cours du 4^e trimestre 2007 et les premières livraisons auront lieu en 2009.

Les performances et les caractéristiques de l'A400M sont nettement supérieures à celles des flottes actuelles de C-130 Hercules et de C-160 Transall qu'il remplacera, dont la durée de vie moyenne est de 25 ans.

Équipé de quatre turbopropulseurs à hélices rapides de 10 000 SHP chacun, il sera capable d'emporter une charge utile maximum de 37 tonnes et 120 soldats avec leurs équipements. Il pourra transporter 20 tonnes de fret sur une distance de 3 550 Nmi à une vitesse de croisière maximale de Mach 0,72. Sa conception lui permettra d'opérer dans des régions à faible infrastructure et sur des pistes courtes et sommairement aménagées et d'être à la fois ravitaillé et ravitailleur en vol. Comparé aux transporteurs qu'il remplacera, l'A400M présente des avantages notables : capacité de chargement et volume doublés pour des coûts de possession pratiquement identiques ; vitesse de croisière et rayon d'action augmentés ; mise en œuvre autonome au sol et excellentes caractéristiques de vol tactique à basse altitude.

A terme Airbus compte ainsi augmenter la part de son Chiffre d'Affaire dans le domaine militaire comme le fait actuellement Boeing, fournisseur privilégié de l'US Air Force. On peut donc à juste titre supposer que des futurs appareils d'attaque militaire sont probablement à l'étude chez le constructeur européen.

Au-delà de l'aspect économique, on ne peut s'empêcher de penser que l'A400M est peut être une des premières étapes de la construction de l'Europe de la défense et d'une armée commune.

• Le retour en grâce de Boeing

Boeing is back ! Ce jeudi 23 septembre, Harry Stonecipher inaugurerait à Paris les nouveaux bureaux de sa filiale française. Devant un parterre d'industriels, de politiques et de militaires, le patron de Boeing est venu dire qu'il fallait de nouveau compter avec le géant de Seattle. Airbus n'a qu'à bien se tenir. Preuve de cette confiance revenue, 11 000 salariés seront recrutés d'ici à la fin de l'année. Boeing embauche et Seattle respire ! Car jamais les cieux n'avaient été aussi sombres au-dessus du berceau historique de l'avionneur. Suppression de 27 000 emplois en trois ans, déménagement du siège social à Chicago, lancements de programme annulés, jusqu'à la démission forcée de Phil Condit, son président, en décembre 2003, sur fond de scandale avec le Pentagone et de mauvais résultats financiers...

Humiliation suprême, l'an dernier, Boeing s'est fait dépasser par Airbus. Pour la première fois de son histoire, l'industriel européen a livré plus d'appareils que son concurrent américain. Et le succès de l'A 380, son très gros porteur de 550 places, devrait sceller la domination commerciale d'Airbus en précipitant la fin de vie du B 747. Boeing enrage. Au point d'exiger la renégociation de l'accord de 1992 sur les aides publiques à l'aéronautique. Comme pour masquer ses propres déboires ou freiner les projets de son rival.

Car l'étrange Meccano européen s'est révélé être un outil industriel souple et moderne quand il a fallu réduire les cycles de production. Le consortium, trans-formé en société à part entière, est même devenu une machine à cash. L'an dernier, Airbus a dégagé 1,3 milliard d'euros de bénéfices, presque trois fois plus que Boeing Commercial Airplanes. Yves Galland, le président de la filiale française, n'est pas près d'oublier le meeting de direction, à Palm Springs, en janvier : « L'entreprise avait subi un réel traumatisme. Un peu comme un tremblement de terre. »

Révolution stratégique. Rien de tel, aux Etats-Unis, que de frôler la mort pour se relancer. A peine revenu de sa retraite tranquille en Floride où le conseil d'administration de Boeing est allé le chercher, le successeur de Phil Condit a donné le ton : « Nous avons été distraits, autosatisfaits et arrogants. » Et d'enfoncer le clou : « C'est tout notre système qui est peu réactif et coûteux. » Pour remobiliser l'entreprise, Harry Stonecipher annonçait, le 26 avril, le lancement d'un nouvel avion, le premier depuis -quatorze ans. Le 7 E7, dont la lettre E symbolise l'efficacité (efficiency), se veut révolutionnaire avec une consommation de kérosène inférieure de 20 % à celle d'un appareil de même catégorie grâce à l'utilisation massive de matériaux composites.

Mais la révolution est ailleurs. Pour redevenir compétitif, le géant américain va revoir son modèle industriel en s'inspirant... de son concurrent européen. Pour la première fois, le groupe a décidé de confier à des partenaires extérieurs des pans entiers de son futur long-courrier. Au même titre que son rival européen répartit le travail entre ses différents actionnaires industriels : les ailes aux Britanniques, le cockpit aux Français, le fuselage central aux Allemands... Boeing a toujours été une société très conservatrice gardant jalousement en interne les technologies essentielles.

Mais aujourd'hui l'entreprise va dans le sens d'Airbus. Un changement culturel qui ne se fait pas sans grincement de dents à Seattle. Car, au total, c'est plus de la moitié de l'avion qui

sera fabriquée hors des usines de Boeing. Le constructeur aéronautique a cédé le développement et la production des ailes au japonais Mitsubishi. Et une partie du fuselage revient à l'italien Alenia, associé à l'américain Vought. Comme à Toulouse, des sous-ensembles complets seront acheminés par avion-cargo spécial à Seattle, où ils seront assemblés en... trois jours, un record dans la profession.

Résurrection express. Grâce à cette nouvelle organisation, la chaîne du 7 E7, dont le premier vol est prévu pour 2008, comptera deux fois moins de salariés que celle du B 777. A l'usine mythique d'Everett, dans la banlieue de Seattle, les ingénieurs pourront depuis leur bureau superviser l'assemblage final, tout comme les ressources humaines et les services financiers, qui seront eux aussi transférés sur le site pour mieux appréhender les problèmes.

Même à Toulouse, cette résurrection est prise très au sérieux. Pour preuve, l'annonce récente de Noël Forgeard, président d'Airbus, du lancement prochain d'un avion concurrent du 7 E7. Boeing est bel et bien de retour. Néanmoins même si les méthodes convergent, les stratégies restent fondamentalement différentes entre Airbus et Boeing.

B) Stratégies opposées :

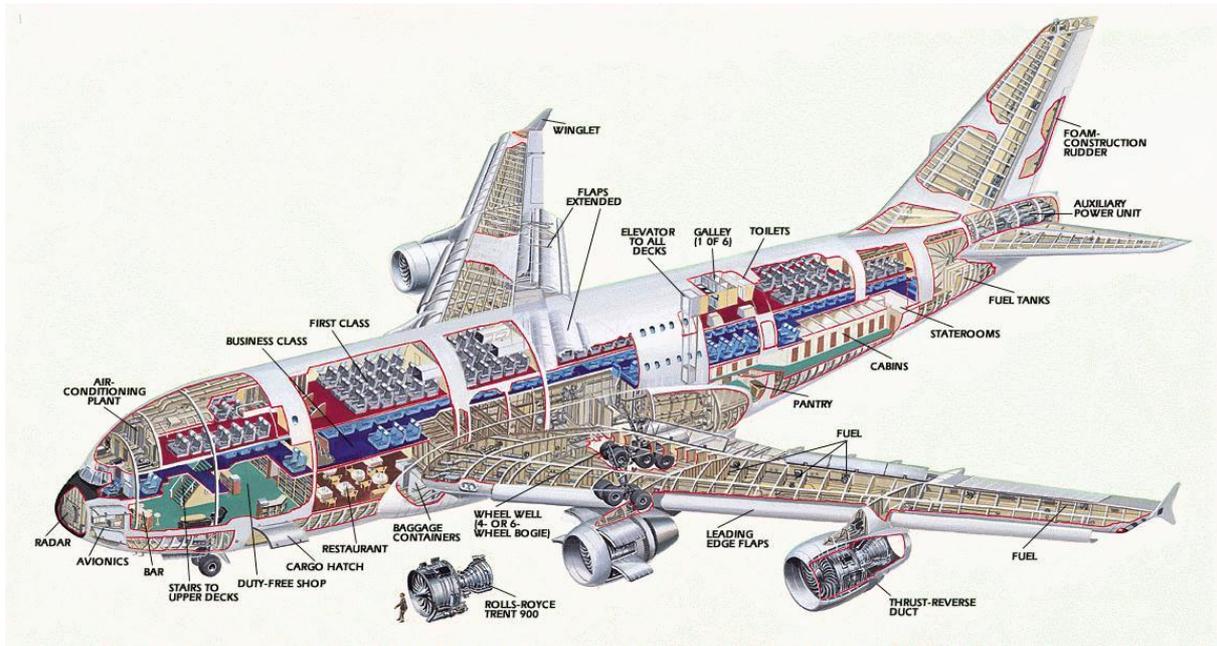
Chacun des deux concurrents possède aujourd'hui 50% des parts du marché. Leurs stratégies sont diamétralement opposées. Boeing concentre ses efforts sur les liaisons directes de ville à ville avec des avions de taille moyenne, tandis que Airbus mise sur les hubs, c'est à dire les très grands aéroports servant de plateforme pour le trafic international et drainant le trafic local.

Airbus a donc fait le pari du très gros porteur qui ira de hub en hub, estimant le marché de ce type d'appareil à 1500 avions. Boeing quant à lui pense que le marché de son futur 7E7 s'élève à 2500 appareils. Si l'on regarde les carnets de commande, Airbus a pour l'instant l'avantage avec 129 commandes de A380. Boeing a un carnet de 62 commandes de 7E7, mais espère en engranger 500 à 600 d'ici à 2007. Il faudra au moins une dizaine d'années pour voir qui sortira vainqueur de cette concurrence acharnée.

C) Les armes du futur

• Airbus A380

La Famille A380 prend naissance sur la base d'un avion de transport pouvant accueillir 555 passagers dans une configuration triclasse standard sur des distances pouvant atteindre 8 000 nm / 14 800 km. C'est à dire tout simplement le plus gros avion du monde. Des versions à capacité et autonomie accrues sont d'ores et déjà prises en compte dans le concept initial.



Plan de l'A380, en bas la taille d'un homme par rapport à l'appareil

Tout en offrant les avantages propres à une conception entièrement nouvelle, l'A380 va étendre les atouts uniques de la famille Airbus en matière de communauté au segment des avions de très grande capacité. Grâce à la similitude des cockpits, des procédures et des caractéristiques de pilotage « tout électrique », les pilotes des autres modèles Airbus pourront être qualifiés sur A380 moyennant une formation complémentaire mineure.

L'A380 peut être motorisé par les réacteurs Rolls-Royce Trent 900 ou GP7200 du consortium The Engine Alliance créé à cette occasion par General Electric et Pratt & Whitney.

Pour Airbus les risques sont énormes, un échec lors du vol d'inauguration risquerait de compromettre le futur de l'entreprise. En effet, les investissements nécessaires à l'élaboration et la construction du plus gros avion du monde sont énormes. De plus il sera nécessaire de revoir toutes les normes des aéroports internationaux qui ne peuvent dans l'état actuel recevoir un tel mastodonte. Si on ajoute à cela le fait que les turbulences provoquées par le décollage de l'A380 ne permettent pas aux autres avions de décoller avant un délai de sécurité de plusieurs minutes, on comprend mieux la nature des enjeux.



Site de construction des ailes de l'A380



Un intérieur luxueux et spacieux

En revanche, si l'A380 est un succès, Boeing qui avait alors le monopole des avions de gros gabarit risque de perdre encore un peu plus de part de marché et permettrait alors à Airbus de prendre durablement la place de leader de l'aéronautique civile. Pour Toulouse et les autres sites de production de l'A380, les bénéfices en termes d'emploi et de prestige seront incalculables.

Le tableau ci-dessous présente les principales caractéristiques de l'Airbus A380.

Dimensions		
	ft	m
Longueur hors-tout	239ft 3in	73
Longueur de la cabine	166ft 3in	50,68
Diamètre du fuselage	23ft 5in	7,14
Hauteur	79ft 7in	24,1
Motorisation	Trent 900/GP 7 000	
Masse	270'000kg (soit l'équivalent de 70 éléphants)	
Nombre de sièges standard (biclasse)	555 (650 en version charter)	
Autonomie (à pleine charge)	8 000nm 15 000km	

Le premier vol commercial est prévu pour 2006, un vol de test aura lieu fin 2004 ou courant 2005.

• Boeing 7E7 et Airbus A350

Boeing essaye actuellement de reconquérir le marché du moyen courrier en développant le 7E7 Dreamliner, un avion plus rapide et moins polluant de 200 à 300 places, qui devrait être terminé en 2008. Et sur le marché des gros porteurs, il veut contrer le succès éventuel de l'A380 en préparant un 747 Advanced.

Dans l'escalade dans la guerre des subventions à l'aéronautique. Airbus affirme qu'il demandera jusqu'à 1 milliard d'euros d'avances remboursables aux Etats Européens pour son projet d'A 350, l'avion censé concurrencer le 7E7 de Boeing. Et il relève ses prévisions de livraisons pour 2004.

Sur fond de duel transatlantique entre Bruxelles et Washington sur le terrain des subventions publiques, Airbus et Boeing se livrent une partie serrée, où (presque) tous les coups sont permis, à commencer par l'art de faire monter la pression. L'avionneur européen s'est ainsi plu à avancer ses pions sur le terrain réservé de son adversaire américain : celui de l'avion économique du futur.

C'est en effet l'une des toutes premières fois qu'Airbus évoque publiquement et concrètement les coûts de développement de son futur appareil, l'A-350, censé chasser sur les terres du 7E7

de Boeing, que ce dernier prévoit de lancer entre 2007 et 2008. Le groupe dirigé par Noël Forgeard affirme en effet qu'il va demander entre 700 millions et 1 milliard d'euros d'avances remboursables aux Etats membres de l'UE. Or, comme il est possible selon les règles actuelles, contestées par les américains, d'obtenir jusqu'à 33% du financement du développement, le projet A-350, qui n'est toujours pas avalisé officiellement, flirterait donc entre 2,1 et 3 milliards d'euros. Cela étant, Noël Forgeard s'est aussi empressé lors d'une conférence de presse improvisée avec des journalistes britanniques de préciser que le futur A-350 demeurait « absolument finançable » par Airbus, sans le recours aux aides publiques.

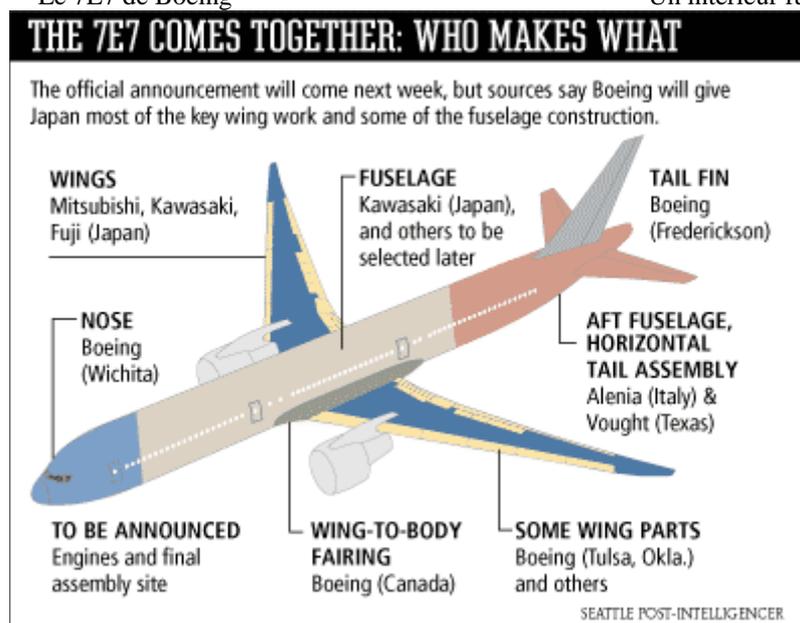
Au vrai, l'arme A-350 se veut redoutable. L'idée étant de contrer instantanément ou presque la puissance de feu du prochain 7E7. Comme le confie un expert de la valeur EADS, « Airbus peut rentrer sur le marché de l'avion économique à peu près quand il le souhaite. Le projet A-350 n'est certes pas fini, mais il est nettement plus avancé que les déclarations officielles ne le laissent entendre ». Dès lors on comprend mieux la nervosité du clan américain, qui redoute d'être à la fois distancé sur le créneau des très gros porteurs qu'investira dans peu de temps l'A-380 mais aussi talonné voire dépassé sur celui des avions « économique » à long rayon d'action. Car « techniquement parlant, confirme cet analyste de la place de Paris, les deux groupes se tiennent. Il n'y a donc pas de raison objective pour que le 7E7 soit franchement supérieur à son rival frontal ».



Le 7E7 de Boeing



Un intérieur futuriste



Boeing adopte le concept de répartition de la production

D) Les limites de cet affrontement

• Les dissensions internes :

Bousculé par Airbus qui s'est arrogé 50% du marché des avions civils de plus de 100 places, Boeing n'a d'autres choix que de relever le défi de l'A380. L'américain ne tient pas à renouveler l'erreur du début des années 80 où il avait pratiquement laissé le champ libre à l'A320 européen. Non seulement il lui faut enrayer l'érosion de ses parts de marché mais aussi défendre son domaine réservé des gros-porteurs, là où ses marges sont les plus confortables, mais semblent menacées par l'A380 qui annonce un coût d'exploitation inférieur de près de 20% par rapport au 747-400.

Pour espérer gagner la bataille, Boeing doit donc impérativement gagner celle de la réduction des coûts. La tâche semble difficile après 2 années de crise suite à la difficile intégration du concurrent McDonnell Douglas, acheté en 1997. La très dure grève de 17000 « cols blancs » de la compagnie en février 2000 confirmait le malaise au sein de la firme. Ajoutons à cela les remous occasionnés par le récent changement de PDG de la compagnie pour conclure que le climat n'est pas serein chez l'avionneur américain.

Pour Airbus les problèmes internes se résument dans une guerre entre les différents partenaires du consortium. Le problème est tout d'abord venu, il y a quelques années, de l'annonce d'une fusion entre l'allemand DASA et le britannique BAE System (British Aerospace), ce qui aurait permis au groupe ainsi formé de faire main mise sur Airbus (avec 58% des parts). C'était sans compter sur le rôle historique joué par la France à la création du consortium (les britanniques ne l'ayant rejoint que beaucoup plus tard).

Les pressions françaises firent échouer cette fusion et l'entreprise Aérospatiale conserva donc son rôle majeur dans la compagnie. On remarque que similairement avec la construction de l'Union Européenne, les Anglais ne sont jamais à la base des succès européens (entendons par là les initiateurs des succès).

Une seconde crise au sein du consortium est née en 2000, elle concernait le choix du site d'assemblage du plus gros porteur de tous les temps : l'A380. Toulouse et Hambourg se disputent en effet le titre de capitale de l'aéronautique. Mais derrière la concurrence entre les 2 cités européennes se joue la rivalité entre 2 groupes. Aérospatiale-Matra et DASA. L'enjeu est de taille car l'investissement pour cet appareil, qui pourrait à terme constituer 25% du marché de l'aviation civile, est de 12 milliards de dollars. La ville choisie pour son assemblage en tirera évidemment les dividendes. En termes d'emplois directs, ils se chiffrent à 3500. En terme de dynamisme économique et de prestige, ils sont considérables. Si considérables qu'ils nécessitent l'intervention directe des gouvernements français et allemand, chacun vantant respectivement les mérites de Toulouse et Hambourg (cf. Annexe 1 : « les sites de construction d'Airbus Industries »).

Au final Toulouse a remportée ce qui sera le plus gros chantier de site industriel en Europe. (4 milliards de francs de constructions pour une surface occupée de 200'000 mètres carrés couverts) en marge de ces conflits la même année on a appris que les services secrets français auraient dérobé plusieurs projets à British Aerospace, ce qui tend à prouver que la confiance reste une façade dans ce milieu...

• Airbus l'américain et Boeing l'européen :

Les rivalités internes au sein des deux entreprises ne semblent pas pour l'instant remettre en cause leur équilibre économique. Néanmoins ces incidents paraissent révéler que cette guerre UE-USA semble présenter des limites.

Contrairement aux opinions reçues, il ne semble pas raisonnable aux européens d'être pro-Airbus ni aux américains d'être pro-Boeing. En effet, la construction aéronautique est une industrie mondiale. En conséquence, aucun continent, ni l'Europe ni l'Amérique n'est totalement indépendant. La sous-traitance sert, au contraire, d'argument de vente. Un embargo européen contre Boeing aurait ainsi de fortes répercussions sur de nombreuses entreprises aéronautiques européennes et réciproquement.

Les exemples sont nombreux :

- le Britannique Rolls-Royce réalise 72% de son chiffre d'affaire grâce à Boeing
- le même Boeing vante les 33000 emplois créés à travers la France par les commandes au motoriste Snecma
- de même Airbus compte 50000 salariés (directs et indirects) aux USA qui contribuent à fabriquer 40% de la valeur d'un avion
- le siège social du consortium européen à New-york n'arbore même pas le sigle du constructeur européen pour se fondre dans la culture ambiante
- la campagne d'Airbus aux Etats-Unis s'axe sur une seule déclaration « Airbus préserve l'emploi des Américains »

Il est donc nécessaire de relativiser la préférence nationale des européens pour Airbus. La même remarque étant de rigueur pour les Américains, n'assimilons pas la guerre « Boeing contre Airbus » en une guerre totale entre l'Europe et les Etats-Unis. Certes les conflits, les pressions gouvernementales sont bien présentes mais les acteurs de la lutte restent bien les 2 compagnies soumises à la loi du marché.

E) Derniers déroulements de la bataille judiciaire

L'actualité aéronautique est sans cesse en mouvement, néanmoins après une période de relative accalmie entre les 2 constructeurs et à l'approche de l'élection américaine il nous a paru important de nous informer sur la bataille judiciaire qui a lieu en ce moment à Bruxelles et Washington.

En effet, Boeing a beau se défendre de lancer " une guerre commerciale ", les attaques menées ces dernières semaines par l'avionneur américain contre les aides publiques remboursables versées à Airbus ont rouvert un conflit enterré depuis 1992. Cette année-là, Boeing, qui contrôlait alors 80 % du marché de l'aéronautique civile, signe avec ses concurrents un pacte de " non-agression " sur les subventions. Le montant des aides publiques et leur utilisation est déterminé avec précision.

Les Etats-Unis ont donc annoncé, mercredi 6 octobre, le dépôt auprès de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) d'une plainte visant ce qu'ils considèrent comme des subventions "*indues*" de l'Union européenne au constructeur aéronautique Airbus.

Cette décision a déclenché une réaction immédiate de Bruxelles, qui a déposé une plainte auprès de l'OMC contre Boeing accusant les Etats-Unis de subvention d'Etat anormales, notamment sur l'aéronautique militaire.

Robert Zoellick, le représentant spécial de Washington pour les questions commerciales, explique l'initiative américaine dans un communiqué : *"Depuis sa création il y a trente-cinq ans, des Européens ont justifié le versement de subventions à Airbus par la nécessité de soutenir une industrie 'naissante'. Si tant est que ce raisonnement ait jamais pu se justifier, il est maintenant largement dépassé. Airbus vend actuellement plus de gros avions civils que Boeing."*

Alors que, à l'approche des élections américaines de novembre, l'administration Bush essuie les critiques du clan démocrate, qui lui reproche un manque de fermeté face aux partenaires commerciaux des Etats-Unis, le président américain avait menacé au mois de septembre de porter plainte auprès de l'OMC si les gouvernements européens ne cessaient pas d'apporter des financements à Airbus. Simple effet électoral ou réelle volonté ? La récente réélection du président américain nous en dira plus à très court terme...

Dans un communiqué publié après l'annonce de la décision de Washington et dans lequel l'Union européenne fait état de son propre dépôt de plainte, elle précise avoir requis des consultations avec les Etats-Unis au sein de l'OMC au sujet des subventions *"massives et illégales"* accordées à Boeing.

Pour Pascal Lamy, la décision américaine vise à l'évidence à détourner l'attention des problèmes que connaît Boeing et dont le groupe américain est lui-même responsable. Le commissaire européen explique que l'Union européenne a décidé de relever le défi, jugeant qu'il est grand temps de mettre un terme aux subventions massives et illégales dont bénéficie Boeing et qui sont préjudiciables à Airbus, en particulier celles destinées au programme 7E7.

Après la réplique de Bruxelles, un haut responsable des questions commerciales à Washington a déclaré que, bien qu'il ait déposé plainte auprès de l'OMC, son gouvernement souhaitait toujours parvenir à un accord négocié avec Bruxelles sur les aides à Airbus. Ce responsable, qui a requis l'anonymat, a observé que le dépôt de la plainte pourrait renforcer les chances pour les deux parties de parvenir à un tel accord.

A Bruxelles, on se dit serein face à l'offensive américaine : les subventions versées à Airbus sont présentées comme des " avances remboursables " après le lancement de chaque nouvel appareil. Les responsables européens répliquent aussi que la situation de Boeing n'est pas aussi claire que ce que Washington prétend. Le groupe de Seattle aurait perçu plus de 18 milliards de dollars depuis 1992, surtout par le biais d'aides indirectes. Sans compter les commandes militaires et de recherche passées par le gouvernement américain et la NASA, quand Airbus se cantonne au marché de l'aéronautique civile. Le commissaire au Commerce extérieur, Pascal Lamy, a fait comprendre aux États-Unis qu'ils avaient peut-être autant à perdre qu'à gagner en s'attaquant aux subventions européennes. " Si l'accord de 1992 est renégocié, nous nous assurerons que Boeing ne profite pas de ses propres subventions ", a déclaré le Français. Les discussions bilatérales qui doivent s'ouvrir la semaine prochaine entre l'UE et les États Unis s'annoncent animées.

Conclusion

Nous avons donc au terme de nos recherches pu constater que la guerre que se livrait Airbus et Boeing dépassait de loin le simple contexte industriel. La nature des enjeux et les moyens mis en œuvre semble justifier la particularité de la compétition dans ce secteur. Nous avons mis aussi l'accent sur les limites de cet affrontement ainsi que sur les dérives engendrées par la masse des informations contradictoires que l'on peut rencontrer dans la presse.

Nous nous sommes enfin attachés à fournir un début d'analyse sur l'évolution de l'aéronautique civile dans la prochaine décennie, qui s'annonce cruciale pour les deux compagnies.

Bibliographie

- **Sites Internet**

www.eads.com (site officiel de EADS)
www.boeing.com (site officiel de boeing)
www.lemonde.fr
www.liberation.com
www.thewashingtonpost.com
www.google.fr

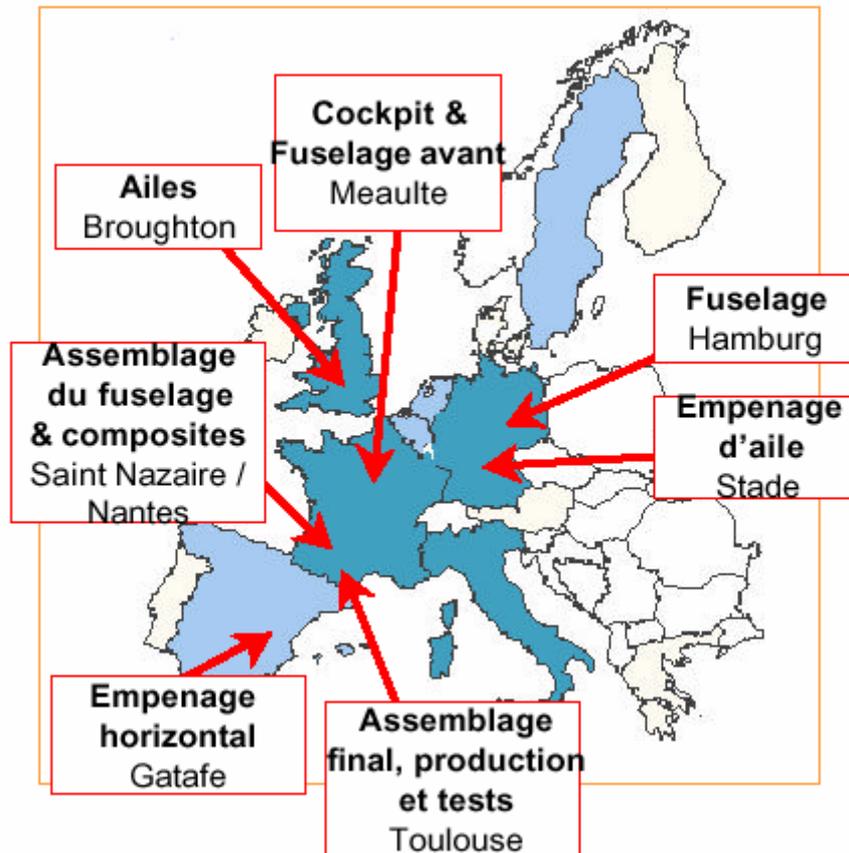
- **Presse écrite**

Le monde
Usine nouvelle

- **Photos**

Toutes les photos sont tirées des sites officiels d'Airbus et de Boeing, elles sont en accès libre.

Annexe 1 : les sites de production d'Airbus Industries



Loin d'être complète, cette carte reflète néanmoins les grandes tendances du mecano européen qu'est Airbus. Si la France et l'Allemagne se partagent l'essentiel de la production, on remarque que tous les acteurs européens s'impliquent dans le projet.

Annexe 2 : Préférences des compagnies aériennes (en 2001) :

<i>Compagnies aériennes</i>	<i>Airbus</i>	<i>Boeing</i>	<i>Autres</i>
Air Afrique	75 %	17 %	8 %
Air Algerie	3,7 %	96 %	0,3 %
Air Canada	53 %	20 %	27 %
Air China	0 %	100 %	0 %
Air France	57 %	43 %	0 %
Air Nippon	10 %	60 %	30 %
Alitalia	20 %	80 %	0 %
All Nippon Airways	20 %	80 %	0 %
America West Airlines	47 %	53 %	0 %
American Airlines	4 %	82 %	4 %
Asiana Airlines	10 %	90 %	0 %
Austrian Airlines	54 %	28 %	18 %
British Airways	11 %	89 %	0 %
China Airlines	24 %	76 %	0 %
Corsair	16 %	84 %	0 %
Delta Airlines	0 %	99 %	1 %
Egyptair	66 %	34 %	0 %
Fin air	15 %	69 %	26 %
Iberia	44 %	56 %	0 %
Indian Airlines	99 %	1 %	0 %
Korean Airlines	28 %	68 %	4 %
Lufthansa	62 %	38 %	0 %
Sabena	58 %	30 %	12 %

On remarque de fortes disparités selon les compagnies qui tendent à confirmer un certain état de « favoritisme » dans le marché.