

### **Confirmation de l'OMC : pas de subventions prohibées chez Airbus, des éléments mineurs de subventions pouvant donner lieu à une action restent à régler**

- La légalité des « avances remboursables » comme mécanisme de financement du développement des avions est confirmée.
- L'OMC confirme l'entière conformité des programmes A320 et A330, les ajustements à opérer pour l'A380 et l'A350 sont mineurs.
- 94 % des plaintes déposées par les États-Unis/Boeing ont été rejetées par l'OMC.
- Les éventuelles sanctions américaines, qui seront selon toute vraisemblance mineures par rapport à ce que l'on peut escompter de la plainte déposée par l'UE contre Boeing, pourraient s'avérer contre-productives, inopportunes et, en fin de compte, nuisibles pour les compagnies aériennes et les passagers.
- Le rapport ne présente que « la moitié des faits ». La partie nettement plus intéressante, qui concerne les subventions plus substantielles et plus néfastes à la concurrence reçues par Boeing, sera publiée dans le courant de l'année.
- Un accord négocié demeure la seule véritable solution au différend qui oppose les deux entreprises depuis 15 ans.

**Amsterdam, 15 Mai 2018** - L'Organe d'appel de l'OMC a publié aujourd'hui la première des deux décisions attendues cette année dans le différend relatif aux subventions des avions civils gros porteurs, qui oppose les États-Unis et l'Union européenne. La première décision porte sur la conformité de l'UE avec les précédentes conclusions de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) dans l'affaire Airbus (DS316). La seconde décision, relative à l'affaire Boeing, devrait être publiée dans le courant de l'année.

Dans son rapport, l'Organe d'appel de l'OMC confirme la légalité des avances remboursables accordées par les gouvernements européens à Airbus. Le panel de l'OMC confirme les conclusions antérieures considérant que les aides au lancement remboursables accordées par l'Union européenne pour le développement de projets aérospatiaux ne constituent pas des subventions prohibées et que seules quelques modifications s'imposent pour assurer la pleine conformité.

L'OMC a rejeté dans leur intégralité 94 % des plaintes initiales déposées par Boeing.

L'OMC confirme que tous les aspects liés aux programmes A320 et A330 sont désormais en totale conformité et que l'A380 n'exige plus que quelques mesures correctives mineures.

En ce qui concerne l'A350, seuls quelques éléments mineurs concernant les aides au lancement remboursables accordées doivent encore être réglés. Airbus procède actuellement aux ajustements nécessaires pour se conformer à ces constatations. En d'autres termes, les éventuelles sanctions américaines, qui seront selon toute vraisemblance mineures par rapport

à ce que l'on peut escompter de la plainte déposée contre les subventions perçues par Boeing, pourraient s'avérer contre-productives et inopportunes.

Tandis qu'Airbus s'apprête à effectuer les ajustements requis pour mettre en œuvre les recommandations de l'OMC, Boeing continue d'aggraver sa propre situation en matière de subventions à travers les exonérations fiscales abusives accordées par l'État de Washington, qui nuisent non seulement aux contribuables, mais également à l'harmonie du commerce mondial.

Le programme d'aides de l'État de Washington a permis à Boeing de bénéficier de subventions publiques record pour le lancement de son modèle 787 (5 milliards de dollars US). D'autres mesures incitatives destinées au 777X, d'une valeur de 8,7 milliards de dollars US en 2013, ont porté ces subventions à un niveau jamais atteint dans l'histoire des États-Unis. D'après certaines informations, Boeing chercherait par ailleurs activement à obtenir d'autres exonérations fiscales illégales pour la réalisation de son projet d'aéronef moyen-courrier B797.

### **Le second rapport de l'Organe d'appel attendu dans le courant de l'année devrait comporter les points suivants :**

- Entre 5 et 6 milliards de dollars US de subventions non conformes entre 1989 et 2006 – confirmé par le rapport de l'Organe d'appel de l'OMC
- Exonérations fiscales consenties par l'État de Washington pour la période 2006-2024 : 3 milliards de dollars US
- Extension de ces exonérations fiscales pour le 777X à hauteur de 8,7 milliards de dollars US
- Abattements fiscaux à Wichita, dans le Kansas
- Poursuite des subventions à l'exportation en application de la législation sur les sociétés de vente à l'étranger (« Foreign Sales Corporation »), malgré les décisions de l'OMC selon lesquelles il s'agit de subventions prohibées
- Poursuite des programmes fédéraux de recherche financés par la NASA (considérés par l'Organe d'appel comme des subventions illégales)
- Poursuite des subventions accordées par le Département de la Défense (également considérées comme illégales par l'Organe d'appel de l'OMC)

**Au total, le montant des subventions illégales non remboursées s'élève à plus de 20 milliards de dollars, causant un préjudice de plus de 100 milliards au commerce mondial.**

Le maintien de ces subventions continue d'entraîner des effets négatifs massifs sous forme de perte de ventes pour Airbus. L'OMC a estimé que les exonérations fiscales accordées par l'État de Washington au programme 787 avaient entraîné pour Airbus une perte de ventes à hauteur d'au moins 16 milliards de dollars. Le montant total de ces effets négatifs, ou perte de ventes affectant Airbus depuis le début de ces litiges est estimé à plus de 100 milliards de dollars. Le rapport du groupe spécial de l'OMC publié en 2017 relève chez Boeing des pratiques problématiques, dont les plus préjudiciables n'ont toujours pas été abandonnées.

Tom Enders, CEO d'Airbus, a déclaré : « Aujourd'hui, ce succès juridique incontestable de l'industrie aéronautique européenne confirme le bien-fondé de la stratégie que nous avons

## Press Release

mise en œuvre au cours de ce différend de très longue date. Il est évident que le rapport publié aujourd'hui ne présente qu'une partie des faits. L'autre partie, qui devrait être publiée dans le courant de l'année, se prononcera avec fermeté sur les subventions perçues par Boeing, et nous verrons alors où se situe le point d'équilibre. »

Et de poursuivre : « La situation est simple : Airbus rembourse les avances qui lui sont accordées, tandis que Boeing ne rembourse rien du tout et continue à exploiter la générosité des contribuables américains. Malgré les grandes déclarations de Boeing, il ne fait aucun doute que sa position est aujourd'hui évidemment saine : Boeing détient la moitié des parts de marché et un carnet de commandes bien rempli, et n'a donc manifestement pas souffert des prêts remboursables d'Airbus. »

John Harrison, General Counsel d'Airbus, a ajouté : « Airbus reconnaît l'importance des conclusions de l'OMC et de l'Organe d'appel et prendra toutes les mesures pour rectifier ce qui est nécessaire. Ce rapport vient confirmer les efforts que nous déployons. Nous attendons que Boeing fasse de même face à ses obligations de conformité. Par le passé, Boeing a manifesté une complète indifférence, ignorant les recommandations et persistant dans sa conduite illégale. » Et d'expliquer : « Plus de 90 % des plaintes déposées par Boeing ont désormais été rejetées. Ce qui prouve le cynisme de Boeing motivé par des questions de relations publiques, à l'origine de cette affaire, et anéantit l'argument répété par l'entreprise pendant des années, affirmant que l'affaire portée devant l'OMC minait le partenariat entre l'industrie et les gouvernements européens. »

Airbus remercie la Commission européenne et les gouvernements français, allemand, britannique et espagnol pour leur soutien continu tout au long du processus de règlement du différend. « Airbus est reconnaissant pour le temps et les efforts investis dans la défense des intérêts de l'industrie aéronautique », a déclaré Tom Enders, CEO d'Airbus.

Airbus exhorte toutes les parties à accepter le caractère mondial du commerce et à mettre un terme à ce contentieux interminable et perturbateur. La seule solution viable repose sur une négociation à l'amiable sans conditions préalables entre l'UE et les États-Unis ou, dans l'idéal, à l'échelle mondiale.

Dans un commentaire plus général, Tom Enders a conclu : « Le contexte géopolitique actuel est préoccupant pour le commerce, et les acteurs industriels doivent éviter de l'alimenter avec des litiges stériles qui portent atteinte à la libre concurrence mondiale et affectent les employés de ces industries, mais aussi nos clients et nos opérateurs. Les conséquences de ce type de différends s'étendent bien au-delà de l'industrie aérospatiale, car elles affectent la croissance économique à l'échelle mondiale. »

Pour plus d'information:

[www.airbus.com/aircraft/protecting-global-aviation-supply-chain.html](http://www.airbus.com/aircraft/protecting-global-aviation-supply-chain.html)

\* \* \*

## Press Release

### A propos d'Airbus

Airbus est un leader mondial de l'aéronautique, de l'espace et des services associés. En 2017, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 59 milliards d'euros sous IFRS 15 avec un effectif d'environ 129 000 personnes. Airbus propose la famille d'avions de ligne la plus complète qui soit, de 100 à plus de 600 sièges. Airbus est, en outre, le leader européen dans le domaine des avions de mission, de ravitaillement en vol, de combat, et de transport. Par ailleurs, l'entreprise est également un leader de l'industrie spatiale. Enfin, dans le domaine des hélicoptères, Airbus propose les solutions civiles et militaires les plus performantes au monde.

### Contacts for the media

Maggie Bergsma	<a href="mailto:maggie.bergsma@airbus.com">maggie.bergsma@airbus.com</a>	+ 34 637 513 486
Matthieu Duvelleroy	<a href="mailto:matthieu.duvelleroy@airbus.com">matthieu.duvelleroy@airbus.com</a>	+33 6 29 43 15 64
Stefan Schaffrath	<a href="mailto:stefan.schaffrath@airbus.com">stefan.schaffrath@airbus.com</a>	+33 6 16 09 55 92
Clay McConnell	<a href="mailto:clay.mcconnell@airbus.com">clay.mcconnell@airbus.com</a>	+1 571 278 0612

Retrouvez ce communiqué de presse et bien d'autres ainsi que des photos haute résolution sur : [AirbusNewsroom](#)