



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Emploi et activité

Question écrite n° 9137

Texte de la question

M. Jacques Godfrain attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur l'accord dont a fait l'objet l'aéronautique en juillet 1992, contingentant les aides que les Etats de l'Union européenne, d'une part, et les Etats-Unis, d'autre part, peuvent accorder au développement d'avions nouveaux. Or il est patent que la partie américaine n'applique pas cet accord. En deux ans, les crédits d'aide à la recherche aéronautique sont passés aux Etats-Unis de 4 milliards de francs à 6 milliards de francs. En revanche, depuis cinq ans, le Gouvernement français n'a accordé aucun soutien aux programmes aéronautiques civils développés avec nos partenaires européens A 321, ATR 72, A 340 nouvelle version. Deux nouveaux programmes (A 319 et ATR 42-500) viennent d'être lancés dans des conditions d'autofinancement très difficiles pour les entreprises. Il lui demande en conséquence si le Gouvernement va traduire sa détermination dans la négociation des principes qui vont guider le commerce international par des actes utilisant les armes à sa disposition pour restaurer une concurrence mise à mal par les pratiques américaines en accordant à une industrie aéronautique créatrice d'emplois et de richesses les aides que le droit international l'autorise à pratiquer.

Texte de la réponse

L'Etat apporte son soutien aux programmes aéronautiques civils sous différentes formes, notamment par des avances remboursables associées à des programmes déterminés, et par sa participation aux études et recherches conduites par l'industrie en amont de ceux-ci. Les avances remboursables, dont l'un des principaux mérites est le partage des risques financiers importants nécessairement liés aux lancements des programmes nouveaux, et qui dans ce contexte continueront d'être utilisés dans les conditions prévues par les accords internationaux, ont en revanche moins de raison d'être lorsqu'il s'agit de programmes dérivés de produits déjà en service, comme c'est le cas de l'A 319 ou de l'ATR 42-500, pour lesquels les investissements et les risques associés sont beaucoup moins importants. C'est la raison pour laquelle ces deux programmes n'ont pas été inclus dans la loi de finances pour 1994, qui présente par ailleurs une très forte augmentation des crédits de soutien à la recherche amont puisque ceux-ci passent, en autorisations de programmes, de 400 MF en 1993 à près de 500 MF cette année, montrant ainsi la volonté du Gouvernement d'utiliser l'ensemble des possibilités de soutien compatibles avec nos engagements internationaux. Au cours des négociations menées en 1993 au sein du GATT, le gouvernement français a manifesté sa détermination. Il a soutenu l'action du négociateur communautaire visant à confirmer la régularité juridique de notre système de soutien à l'industrie et à contrôler les considérables subventions accordées par l'Etat américain à ses constructeurs. Le résultat des négociations est conforme aux intérêts de la France et de son industrie puisque les négociations vont reprendre durant un an afin d'élaborer un texte spécifique à l'aéronautique et qu'en tout état de cause, les dispositions les plus contraignantes du code des subventions ne s'appliqueront pas à l'industrie aéronautique. Au cours des prochains mois, le Gouvernement continuera à défendre une position qui vise à maintenir une concurrence loyale face à nos partenaires d'outre-Atlantique.

Données clés

Auteur : [M. Godfrain Jacques](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9137

Rubrique : Construction aeronautique

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 décembre 1993, page 4433

Réponse publiée le : 18 avril 1994, page 1934