

syndicats et aux entreprises d'autres pays qui demandent d'importantes faveurs à leur gouvernement. En conséquence, peu de personnes ont considéré la politique industrielle de la France comme l'élément-clé de sa croissance économique.

● Le soutien européen à l'industrie aéronautique dans les années 70 et 80

La domination permanente du secteur de la construction aéronautique par les États-Unis est un symbole convaincant de leurs prouesses technologiques. Les décideurs européens s'en sont rendu compte. Depuis la fin des années 60, deux grandes initiatives conjointes visant à mettre au point des avions grâce à l'aide gouvernementale ont été entreprises en Europe. La première, à la fin des années 60, a été le développement conjoint d'un avion supersonique, le Concorde, par la Grande-Bretagne et la France. Les constructeurs d'avions privés n'étaient pas convaincus que cette entreprise serait rentable. Le gouvernement américain a refusé de financer la construction d'un tel avion, mais la France et la Grande-Bretagne ont accepté de payer la note. On espérait qu'il y aurait des retombées technologiques considérables et qu'un prestige énorme découlerait de la coopération européenne. Du point de vue commercial, les résultats ont été catastrophiques. L'exploitation du Concorde coûte extrêmement chère. L'avion n'a été vendu qu'à quelques exemplaires aux compagnies aériennes d'État britannique et française.³² Au mieux, on peut dire que l'expérience acquise au cours de la mise au point du Concorde a peut-être produit des retombées technologiques pour la deuxième tentative européenne de construction d'un avion, l'Airbus.

La société Airbus est un consortium de gouvernements européens qui construit des avions gros-porteurs de transport de passagers. Contrairement au projet Concorde, Airbus a réussi à construire des avions commercialement viables : la série A-300, gros-porteurs à réaction moyens courriers, a des performances et des coûts d'exploitation comparables à ceux des avions équivalents américains et elle s'est bien vendue. Toutefois, après des années de subventions, les coûts de production d'Airbus sont beaucoup plus élevés que ceux de Boeing. Airbus a accaparé une part de marché assez considérable, mais uniquement au prix d'une aide financière permanente des gouvernements.³³

L'expérience d'Airbus est particulièrement intéressante, car elle cadre à merveille dans notre discussion sur la politique commerciale stratégique. Dans la production d'avions de

³² Geoffrey Carliner, «Industrial Policies for Emerging Industries», dans *Strategic Trade Policy and the New International Economics*, sous la direction de Paul R. Krugman, MA : MIT Press, 1986, pages 147 à 167.

³³ Les dispositions de l'accord bilatéral de 1992 entre les États-Unis et la Communauté européenne accordent 17 ans à Airbus pour rembourser les premiers 25 p. 100 des coûts totaux de développement. Voir Laura D. Tyson, *op. cit.*, 1992, pages 207 à 209.