



Brexit : quelles conséquences pour l'industrie aéronautique européenne ?

Alors que l'Union européenne (UE) et le Royaume-Uni (R-U) peinent à trouver un accord, le « No Deal », soit la sortie du R-U sans accord avec l'UE, est de plus en plus considéré comme l'issue la plus probable. Ce scénario entraînerait alors des perturbations importantes pour les industries aéronautiques des deux côtés de la Manche.

Les nouvelles contraintes sur la production

Si la plupart des programmes industriels en cours ne devraient pas être remis en cause, la perte des parts de marché dans l'UE et avec les pays tiers, ainsi que le rétablissement des frontières nationales constitueraient des points bloquants pour les entreprises en cas de « No Deal ». Un renforcement des contrôles douaniers engendrerait de nombreux retards dans l'acheminement des pièces produites au R-U vers les différents sites d'assemblage européens, ainsi que des difficultés dans la circulation du personnel et des compétences et des frais supplémentaires pouvant conduire à une réorganisation pour tenir compte de l'évolution des coûts de travail entre pays d'accueil des centres de production.

Avec un « No Deal », le R-U pourrait aussi être contraint d'obtenir à nouveau les certifications de l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA) en tant que pays tiers, pour authentifier chaque pièce aéronautique provenant de ses usines, mais aussi pour tout service de maintenance et toute prestation britannique sur des appareils de l'UE. Or, ce processus est long et affecterait à court terme les délais de production.

L'impact sur le tissu industriel, entre réorganisation et indécision

Le R-U joue un rôle essentiel dans la chaîne de la production aéronautique de l'UE et de nombreuses entreprises européennes y ont des filiales, en réseau avec de multiples sous-traitants britanniques. Par exemple, *Airbus* produit plus de 1 000 ailes par an à Filton et à Broughton ; *Thales* regroupe 12 sites spécialisés dans les missiles à Belfast ; et *Safran* compte 13 sites britanniques spécialisés dans les moteurs et trains d'atterrissage¹.

Le « No Deal » causerait d'importants dommages collatéraux sur l'industrie et les emplois, d'où l'hostilité unanime des entreprises aéronautiques envers ce scénario. Pour *Airbus*, la perte éventuelle des certifications de l'EASA, combinée aux complications douanières, pourrait même aller jusqu'à l'arrêt de la production et à une délocalisation des sites hors du R-U, ce qui impacterait fortement sa chaîne logistique (soit plus de 4 000 sous-traitants et 110 000 emplois)².

Du côté britannique, certaines sociétés se sont déjà réorganisées pour conserver un « ancrage » européen, comme *Rolls-Royce* qui a rattaché juridiquement la conception de ses moteurs à sa branche allemande. Concernant les missiles, en revanche, l'heure est au choix pour les Britanniques : soit conserver le partenariat actuel avec l'UE, en partie via les accords bilatéraux spécifiques, par exemple avec la France sur certains programmes, soit se tourner vers les États-Unis et négocier un autre type d'accord bilatéral.

La question en suspens des subventions européennes

Avec le *Brexit* sonne le retrait du R-U des programmes de subventions de l'UE et notamment du Fonds européen de défense, exclusivement réservé aux entreprises européennes. Sauf sous certaines conditions, les sociétés britanniques ne pourront donc plus bénéficier de ce budget communautaire pour les programmes d'armement et d'équipements européens. Une éventuelle voie d'entrée serait de s'aligner sur la définition d'entreprises européennes qui permet aujourd'hui à des filiales d'entreprises extra-européennes de bénéficier des fonds de l'UE.

Pendant, ce retrait ne serait pas sans conséquence pour l'UE puisqu'avec 16 % du budget, le R-U figure parmi les contributeurs les plus importants de la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC)³.

Face aux incertitudes des négociations actuelles, des aménagements seraient envisagés pour maintenir les coopérations entre l'UE et le R-U, notamment via des accords bilatéraux spécifiques, possibles entre États-membres et non membres. Pour Theresa May, Première ministre britannique, qui a lancé une nouvelle collaboration entre Rolls-Royce, BAE (R-U), Leonardo (Italie) et MBDA (UE) autour du nouvel avion de combat Tempest, l'avenir des relations entre R-U et UE⁴ en matière aéronautique ne devrait pas souffrir du Brexit et s'accomoder d'un multi bilatéralisme au cas par cas.

Ces propos ne reflètent que l'opinion de l'auteur.

1 Postif A. *BREXIT*, sécurité et défense, Mémoire de Master, Sécurité et Défense : Paris II Panthéon-Assas, 2017.

2 Airbus, *BREXIT – Risk Assessment*, 21 June 2018.

3 Institution for government, *UK-EU Defence and Security Cooperation after Brexit*, 2017.

4 *Brexit* : les Britanniques tâchent de rassurer l'industrie aéronautique à Farnborough, *La Dépêche*, 16/07/2018.