

TALSMANDENS GRUPPE  
SPRECHERGRUPPE  
SPOKESMAN'S GROUP

**PRESSE-MEDDELELSE  
MITTEILUNG AN DIE PRESSE  
PRESS-RELEASE**

**INFORMATION A LA PRESSE  
INFORMAZIONE ALLA STAMPA  
MEDEDELING AAN DE PERS**

Bruxelles, le 29 janvier 1976

EMBARGO: 29 janvier 1976 à 17 h

**L'INDUSTRIE EUROPÉENNE POURRA-T-ELLE SURVIVRE?**  
(Extraits du discours de M. Altiero SPINELLI à  
"Aviazione di linea difesa e spazio" -  
Rome 29 janvier 1976)

Après avoir rappelé la dépendance de l'industrie aéronautique face aux pouvoirs publics M. Spinelli a souligné les changements intervenus cette dernière année dans les politiques des différents Etats membres.

"Les illusions nourries à partir de la fin des années 60, à savoir que l'optimum pour l'avenir de l'industrie aéronautique avait été atteint grâce aux formules de coopération intergouvernementale étaient brusquement contredites par la réalité".

M. Spinelli a, à cet effet, rappelé les expériences de Concorde, Mercure, Airbus, et, en ce qui concerne le "marché du siècle", pour conclure que tous ces événements ont certainement provoqué en France une attitude politique plus méfiante à l'égard de la coopération européenne et les tentatives de rechercher un accord séparé avec l'industrie américaine. Aux incertitudes de la politique française correspondent les hésitations de la politique britannique. Le gouvernement britannique semble en effet se préoccuper plus au sujet des structures de son industrie aéronautique qu'au sujet des objectifs qu'elle devra poursuivre. La politique allemande est plus claire; le gouvernement fédéral s'efforce de maintenir les capacités productives de son industrie aéronautique à travers les apports donnés aux deux plus importants projets de coopération européenne (Airbus et MERCA). La politique italienne occupe une position particulière, puisque depuis des années elle a choisi la voie de la coopération avec l'industrie américaine. L'Italie reste liée à son choix dans la conviction que l'Europe n'est pas en mesure d'offrir une alternative valable.

L'Europe peut (et doit peut-être) coopérer avec l'Amérique mais cela dans le respect de son potentiel, dans la sauvegarde de ses centres de recherche et de ses capacités de décision en demandant les contreparties que son poids politique peut consentir. Ceci deviendra très improbable si la France, le Royaume-Uni et, par la suite, aussi l'Allemagne devraient suivre la voie tracée par l'Italie, en cherchant chacun pour son compte sa chance outre atlantique!

M. Spinelli a fait l'historique des différentes initiatives prises, ces dernières années, par la Commission jusqu'aux propositions faites au mois d'octobre dernier par son "programme d'action en matière d'industrie aéronautique". Il s'est ainsi penché sur certaines objections que ce programme a soulevées:

- ceux qui font valoir que les décisions en matière de programme aéronautique doivent être laissées aux négociations intergouvernementales, M. Spinelli rappelle que les négociations intergouvernementales consistent dans la recherche exaspérée de la défense de l'intérêt spécifique. La Commission ne fait pas confiance dans la capacité des institutions communautaires d'assurer la cohérence d'une politique commune seulement à travers la coordination ou la concertation des politiques nationales. Ces

coordinations ou concertations sont condamnées à l'immobilisme. C'est pourquoi la Commission propose au Conseil et au Parlement européen d'exercer un pouvoir de décision réellement communautaire, qui pour être tel doit se concrétiser dans les interventions de caractère financier et normatif;

- il y a ceux qui font valoir qu'une politique aéronautique commune n'est pas possible parce que les intérêts sont trop mal répartis entre les neuf Etats membres. La Commission estime au contraire qu'il n'y aura jamais une stratégie globale de développement si dans chaque secteur on fera dépendre la réalisation d'une politique commune à l'existence d'un équilibre des intérêts nationaux. Tout au contraire, c'est la diversité des situations nationales qui détermine la nécessité des politiques et instruments communs;
- il y a, dans certains milieux, un réflexe libertaire contre un nouveau dirigisme de type communautaire. Pour M. Spinelli "le dirigisme en l'occurrence n'est pas inventé par la Commission. Il existe et dans peu d'autres secteurs industriels il est aussi important. Celui qui s'oppose au dirigisme européen fondamentalement préfère la protection du dirigisme national";
- il y a une perplexité touchant aux capacités techniques exigées par l'exercice d'une tutelle communautaire sur l'activité aéronautique. Or pour M. Spinelli l'industrie, les compagnies aériennes et les organes nationaux de tutelle administrative doivent continuer à remplir leur rôle pour la préparation des décisions du Conseil en matière de programmes et à la gestion technique des contrats de financement. Simplement ce rôle doit être rempli en vue des décisions politiques à prendre non pas au niveau national mais au niveau communautaire;
- quant à la position de ceux qui estiment que la coopération aéronautique européenne doit se limiter au secteur militaire, M. Spinelli rappelle l'importance de l'organisation du marché civil européen et la pénétration de l'industrie aéronautique sur le marché extérieur. Déjà par le passé l'industrie européenne a su pénétrer sur le marché américain. Il n'y a aucune raison pour qu'elle ne puisse le faire à l'avenir si elle saura joindre les ressources, en particulier grâce à une politique de financement aux exportations. Si la plupart des constructeurs aéronautiques dans le monde cherchent un débouché sur le marché civil cela est dû au fait qu'à travers la préservation du marché, on réussit à faire progresser l'efficacité et la productivité industrielles.