

Mai 1976

Brussels

Déclaration de M. SPINELLI à la presse accréditée sur la
politique aéronautique

Il y a sept mois, au début d'octobre 1975, la Commission a présenté au Conseil un programme d'action pour l'aéronautique européenne. Son objectif était de mettre les autorités politiques communautaires en mesure d'apprécier à fond toute la gravité des problèmes que ce secteur connaît et de leur montrer la seule voie qui peut encore permettre de les surmonter : à savoir, le rassemblement sous la tutelle de la Communauté de toutes les ressources financières, technologiques et humaines, autour d'un programme commun orienté sur des objectifs clairs et réalistes en matière de production, de marché et d'emploi.

La Commission estimait, et elle estime toujours, qu'il n'y avait pas d'alternative à une telle solution, jugée cependant par certains comme trop ambitieuse, voire même utopique. On devrait leur répondre que lorsque l'enjeu est extrêmement important et vital il n'existe malheureusement pas d'échappatoire permettant d'escamoter les difficultés qu'il présente : elles doivent être affrontées par les seuls moyens qui sont réellement efficaces. Les problèmes de l'aéronautique européenne étant d'une échelle qui dépasse les possibilités de solutions nationales, il est inévitable que les solutions n'existent qu'au niveau communautaire, et même européen au sens le plus large.

.../...

La proposition de la Commission n'a pas été inspirée par un esprit d'autarcie européenne. Vouloir pour l'Europe une industrie protégée par un marché captif aurait été contraire à toute la philosophie de l'intégration européenne, qui depuis son début a été orientée vers l'ouverture à la coopération avec le reste du monde. La philosophie qui est à la base de ce programme d'action peut se résumer dans les deux points suivants :

1. La survie de cette industrie, et donc le maintien de l'emploi (et n'oublions pas lorsqu'on cite les 400.000 travailleurs européens de ce secteur, qu'il s'agit de travailleurs hautement qualifiés, ouvriers, techniciens et cadres) avec tout son "savoir faire" qui a coûté des investissements énormes, ne peut être assurée que par une stratégie commune, la seule qui puisse nous permettre de coopérer avec nos partenaires d'Outre-Atlantique dans une position d'équilibre.

2. La recherche sur une base bilatérale de la coopération avec l'industrie américaine ne peut que mettre à terme nos entreprises dans une position de dépendance technologique des entreprises américaines, vue la disproportion qui existe et qui ne pourra que s'accroître à l'avenir si l'on devait opter pour une telle approche.

Or, la publication du programme d'action de la Commission a coïncidé avec un renforcement de la tendance de certaines industries communautaires à négocier de façon bilatérale avec les constructeurs américains. Ceci explique entre autres la raison pour laquelle après 7 mois le Conseil n'a pas encore cru devoir entreprendre l'examen des propositions de la Commission.

.../...

La tendance actuelle, il faut le reconnaître, est encore une fois fondée sur le renoncement à l'égard des perspectives que peut présenter la démarche communautaire, et sur la conviction que chaque Etat doit essayer isolément de valoriser au maximum ses chances en concurrence avec ses partenaires européens.

L'enjeu est important car il est chargé d'implications politiques qui touchent la progression même vers l'Union Européenne. C'est pourquoi la Commission souhaite que, le plus tôt possible, un débat politique s'engage sur ce sujet au sein des institutions européennes, Conseil des Ministres et Parlement Européen, et si nécessaire au sein du Conseil européen.