

## Note aux chefs de délégation sur les transports aériens (Bruxelles, 5 mars 1956)

**Légende:** Le 5 mars 1956, le secrétariat du Comité intergouvernemental créé par la conférence de Messine adresse aux chefs de délégation des Six une note dans laquelle il résume les travaux et les conclusions de la sous-commission des transports aériens.

**Source:** Archives historiques du Conseil de l'Union européenne, Bruxelles, Rue de la Loi 175. Négociations des traités instituant la CEE et la CEEA (1955-1957), CM3. Comité intergouvernemental: constructions aéronautiques européennes, juillet 1955-mars 1956, CM3/NEGO/056.

**Copyright:** (c) Union européenne

**URL:**

[http://www.cvce.eu/obj/note\\_aux\\_chefs\\_de\\_delegation\\_sur\\_les\\_transports\\_aeriens\\_bruzelles\\_5\\_mars\\_1956-fr-0895ac38-cof5-478b-b19b-1cedf6d7721b.html](http://www.cvce.eu/obj/note_aux_chefs_de_delegation_sur_les_transports_aeriens_bruzelles_5_mars_1956-fr-0895ac38-cof5-478b-b19b-1cedf6d7721b.html)



**Date de dernière mise à jour:** 05/11/2015

## Note aux chefs de délégation concernant les transports aériens (Bruxelles, 5 mars 1956)

Les trois problèmes principaux soumis à la sous-commission des transports aériens étaient les suivants :

- Projet de société de financement
- Projet de société de construction
- Projet de société d'exploitation en commun

En ce qui concerne les deux premiers points, les experts de la sous-commission des transports aériens ont estimé que la création d'un marché aéronautique à l'échelle du potentiel des six pays et le progrès de la coopération européenne nécessitent l'institution de deux organisations communes :

- l'une pour le financement de l'achat de matériel aéronautique,
- l'autre pour le développement de la construction de ce matériel

### a. Projet Eurofinair (document n° 271 du 23 septembre 1955)

Les experts ont élaboré premièrement un projet de Statuts et de Convention internationale qui, à l'instar de la procédure adoptée pour EUROFIMA<sup>(1)</sup> régir la constitution et le fonctionnement d'une société européenne de financement.

Cette société – dite EUROFINAIR et groupant les entreprises de transport aérien – permettrait de développer la standardisation et la modernisation des matériels, d'en coordonner les programmes d'acquisition et d'en faciliter le financement des achats sur une base européenne étendue.

En séance du 3 octobre 1955, le comité directeur avait pris connaissance du projet EUROFINAIR qu'il avait considéré comme suffisamment approfondi pour servir de base à l'élaboration du rapport final du Comité.

### b. Projet CECMA-DECMA (document MAE 25/f/56 du 1<sup>er</sup> février 1956)

D'autre part, les experts aéronautiques ont mis au point les principes généraux d'une organisation et d'une convention intergouvernementales en vue du développement de la construction de matériel aéronautique en Europe.

Cette organisation comporterait :

- un comité consultatif, dit CECMA, chargé d'étudier le marché et de faire des propositions techniques pour la couverture des besoins aéronautiques civils et militaires, moyennant liaison avec les organismes militaires compétents;
- un organisme pour le développement de la construction aéronautique dit DECMA, groupant les représentants des six États et chargé de faire procéder aux études et aux fabrications des prototypes qui seraient ensuite mis à la disposition des industries des six pays pour la production en série et la vente aux usagers.

L'organisation CECMA-DECMA aurait donc essentiellement pour objectif de répartir entre les six pays les frais de prototypes et ultérieurement les constructions au stade industriel : ces dernières seraient réparties sur base des participations au financement des prototypes.

### c. Projet de société d'exploitation

Quant au projet de société d'exploitation en commun de certains itinéraires intercontinentaux, il n'a pu rallier l'accord de la majorité des experts de la sous-commission; celle-ci a toutefois reconnu l'intérêt de certaines formules de coopération moins intégrées et plus progressives, c'est-à-dire le développement des accords de pool.

\*\*\*

Outre les conclusions relatives aux trois problèmes précités, la sous-commission a également formulé des propositions concernant des aspects plus techniques des transports aériens.

Il s'agit des questions dites

- de banalisation (échanges d'appareils)
- de libéralisation,
- d'économie et de facilitation du trafic aérien.

Le détail des conclusions correspondantes figure dans le rapport final de la sous-commission.

(1) Société européenne pour le financement en commun de l'achat de matériel ferroviaire et groupant depuis 1955 les administrations ferroviaires d'une quinzaine d'États européens.