

Note de la délégation française concernant la collaboration européenne en matière de constructions aéronautiques (Bruxelles, 11 octobre 1955)

Légende: Le 11 octobre 1955, la délégation française auprès du Comité intergouvernemental créé par la conférence de Messine invite ses partenaires à développer une collaboration européenne en matière de constructions aéronautiques dans le but notamment de promouvoir une industrie européenne capable de satisfaire les besoins des six pays membres de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA).

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_de_la_delegation_francaise_concernant_la_collaboration_europeenne_en_matiere_de_constructions_aeronautiques_bruelles_11_octobre_1955-fr-863e99e5-dab3-48b9-9cod-0e60bb7fed92.html



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

Point de vue de la délégation française concernant la collaboration européenne en matière de constructions aéronautiques (Bruxelles, 11 octobre 1955)

DOCUMENT DE TRAVAIL

I. Préambule

Il est reconnu que la production aéronautique ne peut se développer sans des débouchés suffisants. L'expérience acquise depuis la fin de la guerre, l'extension prise par les transports aériens permettent actuellement d'envisager l'organisation à l'échelle européenne d'une construction aéronautique répondant aux besoins de l'Europe et susceptible d'accéder même au grand marché international. Par ailleurs, la place prise par l'aviation dans l'économie générale interdit aux pays qui forment l'Europe de renoncer aux fabrications de cet ordre. C'est un des domaines où la nécessité de se grouper entre nations apparaît le plus clairement.

La proposition contenue dans cette note tend à l'organisation des moyens nécessaires, industriels, financiers ou techniques, pour promouvoir une industrie européenne capable de satisfaire en premier lieu ses besoins propres, et en second lieu les besoins mondiaux en concurrence avec les industries aéronautiques extra européennes.

II. Société européenne de constructions aéronautiques

Pour répondre au but indiqué dans le préambule, il est apparu d'abord indispensable de réunir tous les constructeurs existant actuellement en Europe, tant dans le domaine des avions proprement dits que dans celui des moteurs, des équipements ou d'une manière générale, des produits qui peuvent être utilisés en aviation.

Ces constructeurs sont déjà groupés dans une association internationale (AICMA). Toutefois, le statut d'association paraît d'une efficacité insuffisante pour le but présent; une société est certainement préférable. La société qu'il est proposé de fonder pourrait porter le nom de "Société européenne de constructions aéronautiques". Il serait souhaitable quoique non indispensable qu'elle fût dotée d'un capital important (25 à 50 millions d'unités UEP) souscrit par les constructeurs de cellules, de moteurs, d'équipements et de matières premières des différents pays, des entreprises bancaires, éventuellement des compagnies de transport et par appel à un Fonds d'investissement international. Cette société serait l'intermédiaire entre, d'une part, l'ensemble des États et des compagnies de transport constitués en Comité consultatif (voir plus loin), et d'autre part les constructeurs, membres de la société. Elle serait chargée de présenter audit comité, au nom des constructeurs, les projets et propositions de prototypes émanant de ces derniers.

En cas de fabrication décidée par le comité, soit pour un prototype, soit pour une série, la Société se chargerait de la répartition du travail entre les industriels-membres, répartition qui devrait se faire en tenant compte des meilleures conditions possibles (prix, rapidité, qualité de la fabrication, etc.).

Dans l'Assemblée générale de cette société, chaque industriel pourrait être représenté par un nombre de voix proportionnel au nombre d'ouvriers ou d'employés appointés par la firme en question. Par ailleurs, au Conseil d'administration, pourraient être désignés deux administrateurs par État, l'un d'entre eux étant un représentant de l'industrie, et l'autre un représentant du gouvernement qui pourrait être d'ailleurs également membre du Conseil d'administration des sociétés nationales de constructions du pays intéressé.

III. Comité consultatif des compagnies et des États

En face de l'ensemble des constructeurs constitués en sociétés, il est nécessaire que l'ensemble des États et des compagnies de transport aérien soient représentés dans un Comité consultatif. Le rôle de ce comité serait essentiellement :

- a. de définir les besoins par une large consultation des utilisateurs;

b. d'établir des programmes répondant à ses besoins (spécifications diverses, taille, performances souhaitées, disposition désirée, etc.);

c. de mettre ce programme au concours par l'intermédiaire de la Société de constructions qui inviterait à son tour ses membres à déposer des avant-projets;

d. de choisir, le ou les projets qui paraissent les meilleurs, parmi ceux qui seraient présentés par la société.

Etant donné le rôle de ce Comité consultatif, la composition paraît devoir être la suivante, pour chaque État.

- un représentant de l'administration de l'aviation civile,
- un représentant pour l'ensemble des compagnies de transport.

Cette composition est d'ailleurs tout à fait analogue à celle du Conseil d'administration de la Société EUROFINAIR. Il n'est donc pas impossible de concevoir que ce Conseil joue le rôle de Comité consultatif.

IV. Financement des opérations

Le choix ayant été fait sur un ou plusieurs avant-projets, il est nécessaire d'en assurer la réalisation, d'abord par la construction d'un ou plusieurs prototypes, ensuite par le lancement d'une série :

a. Lancement des prototypes

Le lancement des prototypes serait normalement fait par la Société de constructions aéronautiques européenne au moyen de ses propres fonds si son capital est suffisant. Une participation financière pourrait être demandée aux États soit directement soit par garantie d'emprunt. Ces derniers peuvent être intéressés de deux façons; d'une part, par le travail qui est ainsi confié à leurs industries nationales, et d'autre part, par l'intérêt que peuvent porter au projet en cause les transporteurs nationaux.

Les fonds recueillis seraient, soit mis à la disposition de la Société de constructions aéronautiques européenne qui assurerait la répartition du travail entre ses différents membres, soit confiée à une société spéciale créée pour les besoins de la cause et dont la composition serait limitée aux seuls constructeurs intéressés. La société ayant conçu le prototype serait maître de l'œuvre et resterait responsable du montage final et des essais.

b. Lancement de la série

Le prototype une fois mis au point, la Société de constructions aéronautiques devrait prendre des dispositions pour assurer le lancement de la série. Pour ce faire, elle essaierait de suivre une politique générale de sous-traitance ou de sous-commandes pour éviter de gonfler le potentiel de la société créatrice. Dans la répartition du travail, elle tiendrait compte de la compétence des ateliers et des prix de revient, et éventuellement de la participation financière de chaque État au lancement du prototype. Ici les crédits nécessaires seront trouvés au moyen de l'EUROFINAIR dont c'est précisément le rôle. En cas de fabrications bénéficiaires, on peut envisager certaines redevances proportionnelles aux fonds mis par les États dans l'opération prototype. En cas d'échec de la série et de pertes, la répartition de ces dernières entre les États devra au contraire être faite au prorata des commandes passées par leurs transporteurs.

V. Convention entre les États

Tout ce système suppose une convention passée entre les États, convention qui aurait principalement pour objets :

- a. de préciser dans le détail le fonctionnement des opérations esquissées ci-dessus,

- b. de donner les autorisations nécessaires à la constitution des sociétés en cause,
- c. de prévoir des dispositions facilitant la circulation des produits, de la main-d'œuvre, des capitaux et des outillages à travers tous les États membres, sans restriction quantitative ni droit de douane.
- d. d'unifier les procédures relatives aux brevets et d'instituer une procédure d'arbitrage à leur sujet,
- e. de déterminer la composition du capital de la Société de constructions aéronautiques européennes et de fixer des critères pour la participation financière des États

L'esprit qui a présidé à cette conception est de séparer nettement le rôle du client (État + compagnies de transport) et le rôle du constructeur (Société de constructions aéronautiques). Il paraît raisonnable de réunir les exploitants et les représentants des États, afin de dégager une politique de constructions. C'est de cette façon d'ailleurs qu'a été conçu, en France, le programme qui a conduit à la réalisation de la "CARAVELLE".

Cette organisation permet d'éviter les à-coups qui se produisent inmanquablement dans les usines aéronautiques selon les fluctuations du marché et la plus ou moins grande réussite des modèles. La réunion en une seule société de tous les constructeurs sera de nature à assurer une dispersion des fabrications et à assurer aux entreprises-membres le plan de charge le plus régulier possible. Les produits aéronautiques étant des produits chers, ne sont pas sensiblement grevés par les frais de transport. En outre, l'échange d'informations et la sous-traitance seront facilités par l'emploi généralisé du système métrique.

Une telle coopération prendrait certainement une ampleur beaucoup plus grande si les constructions à usage militaire pouvaient, dès l'origine, y être incluses.

L'état présent des institutions envisagées par l'UEO ne permet pas de consacrer ce projet actuellement; mais il est certain que l'exemple donné par les constructions à usage civil, possible et suffisant en soi, ne peut que constituer une puissante incitation à mettre en place plus rapidement, au moins dans le domaine de l'aviation, les institutions prévues par les traités de Paris.