

Mémorandum de la délégation française sur la création d'une société européenne de constructions aéronautiques (Bruxelles, 3 octobre 1955)

Légende: Le 3 octobre 1955, la délégation française auprès du Comité intergouvernemental créé par la conférence de Messine présente à la commission des transports et des travaux publics un mémorandum dans lequel elle propose la création d'une Société européenne de constructions aéronautiques qui prévoit notamment une coopération industrielle et financière dans le domaine aéronautique entre les six États 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/memorandum_de_la_delegation_francaise_sur_la_creation_d_une_societe_europeenne_de_constructions_aeronautiques_bruelles_3_octobre_1955-fr-f356282d-ef79-4e84-b82a-b79bfefb3c7d.html



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

Mémoire de la délégation française sur la création d'une société européenne de constructions aéronautiques (Bruxelles, 3 octobre 1955)

I

La construction aéronautique est, parmi les industries nouvelles, une de celles qui s'accommode le plus difficilement des moyens insuffisants des pays de la dimension européenne et de débouchés nationaux trop limités.

L'évolution de la technique démode les types d'appareils très rapidement, l'étude des modèles doit être assurée avec des moyens importants et constants – les fabrications entreprises sans délai et conduites sans à-coup pour satisfaire aux besoins d'une concurrence commerciale rude dont les données sont à tout moment remises en cause par de nouveaux progrès techniques.

La place croissante prise par les transports aériens interdit aux pays de l'Europe de renoncer aux fabrications aéronautiques. Ce domaine est un de ceux par lesquels la nécessité de faire l'Europe sera rendu le plus sensible aux opinions publiques.

Il est proposé que les pays réunis dans cette conférence s'engagent résolument dans une coopération étroite, technique, industrielle et financière afin de promouvoir, sur le plan européen une industrie aéronautique susceptible de satisfaire les besoins des transporteurs en appareils capables de soutenir la concurrence commerciale avec les appareils d'autre provenance et de vendre leur production aux pays extra-européens.

II

1 - Dans ce but, il est proposé de créer une Société européenne des constructions aéronautiques, dotée d'un capital, important (25 à 50 millions d'unités UEP), souscrit par les constructeurs des différents pays, et, éventuellement, les compagnies de transport, des entreprises bancaires ou industrielles intéressées ainsi que par les États.

2 - La Société pourrait ;

- soit commander des plans de prototype (cellules et moteurs), ou les mettre en concours,
- soit adopter des plans qui lui seraient proposés,
- soit acquérir des prototypes,

selon des programmes arrêtés en fonction des besoins des utilisateurs européens et des possibilités d'exportation.

3 - La Société répartirait entre les industriels des pays membres les commandes afférentes aux études, aux réalisations de prototypes et à la production en série des cellules et des moteurs selon la règle du meilleur offrant en déterminant la consistance des marchés, de manière à favoriser la spécialisation des fabrications et les plus grandes séries possibles.

Pendant une période de démarrage, une répartition nationale au moins partielle des commandes devrait être respectée pour tenir compte de l'importance de la participation financière de chaque pays.

La responsabilité générale de la fabrication d'un modèle serait confiée à un seul constructeur.

Il sera nécessaire de préciser le rôle de la société dans la vente des appareils en fonction de l'aide qu'elle aura apportée dans le financement des études et des prototypes.

4 - La circulation des fabrications, de la main-d'œuvre, des capitaux et des outillages qui leur sont

nécessaires aurait lieu à travers les états membres sans restrictions quantitatives ni droits de douane.

5 - Les brevets afférents aux études et fabrication, pris auprès d'un seul organisme à déterminer, seraient valables pour tous les pays participant l'accord.

Leur cession devrait, à défaut d'un accord entre les parties, faire l'objet d'une procédure d'arbitrage exercée par la société lorsqu'il s'agit d'utilisateurs d'un des pays membres.

6 - Le financement des commandes devrait être assuré par la Société :

- au moyen de son capital propre
- par l'octroi de sa garantie aux emprunts effectués par les constructeurs,
- par sa participation au financement des locations-ventes contractées par les utilisateurs à l'intérieur et hors du marché européen. (Il y aura lieu de préciser les rapports entre cette participation et celle que permettra la société Eurofinair dont la constitution est préconisée par la sous-commission des transports aériens).

La Société devrait également pouvoir faire appel aux ressources du Fonds européen d'adaptation et de développement économique.

Elle pourrait bénéficier pendant les premières années d'une contribution budgétaire des États membres.

III

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 de 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.

A cet effet, il est proposé d'établir une liaison entre l'UEO et la Société européenne de constructions aéronautiques.