

Brussels, 28 October 1974

EXTRACTS FROM MR SPINELLI'S SPEECH TO THE AECMA

... "The very existence of your industry would sometimes be in jeopardy if such a considerable part of its turnover did not consist of its military activities.

In 1972 in the EEC we had approximately the following breakdown of turnover: 38% civil, 62% military.

When we consider the market, it can be seen that, at the end of 1972, the EEC market for military aircraft could be estimated at twice the value of civil air equipment in service. Fortunately, on this military market, the share of equipment of European conception was about 55/60%, whereas, as I pointed out a moment ago, the share of European civil equipment had fallen off greatly in the course of recent years to reach a level of around 20%.

For the period up to 1985, we can estimate that, on the average, this proportion between the military market and the civil market will not change in favour of the latter. On the contrary, the trend is towards a slight increase in the military share.

The Commission for its part would show a poor grasp of realities if it did not explicitly emphasise the danger of continuing on lines which consist, on the one hand, of striving for cooperation and rationalisation of civil production, and on the other, of permitting these same enterprises competing between themselves and, consequently, with inadequate series of production prospects, to launch out into ever more costly military programmes which involve increasingly sophisticated products and call for a financial and technological effort entailing the danger of once again placing European undertakings at a disadvantage vis-à-vis their American competitors.

This problem already exists today, but it may well arise even more in the future if, as is likely, the world political trend and the balance between West and East oblige Europe increasingly to assume the task of its own defence.

The whole benefit that we could draw from systematic mutual commitments in the matter of military purchases comes out in the present debate in four European countries concerning their future military requirements. Two European products, one of which has been developed in the Community, are in competition with the American projects. How much easier it would be to agree to a European solution for the requirements of these countries if there already existed an agreement in the Community on a common military procurement policy.

To be specific, we have in the Community two excellent military aircraft which are complementary to each other, the MRCA and F1M53. If we had already reached an agreement under which these two planes would be chosen in response to the future requirements of the whole Community in the fields of aerial combat and interdiction, with an adequate distribution of the burden in all the States, it would have been possible to avoid the distressing debate which we have been witnessing for some months now, and we could envisage for the future and for the coming generations of combat aircraft joint development of a future European combat plane.

In the long term, we will need a body of the European Arms Procurement Agency type. But in the short term it is not too late for an act of political will between the Governments of the Community to achieve a strategic agreement in accordance with these principles.

Everything I have just set forth represents the state of our thinking on the situation of the aircraft sector and on the measures which, in the opinion of the Commission, should be put in hand. All this will be dealt with more exhaustively and precisely in a report which the Commission is planning to submit to the Council during the early months of next year.

It is, however, evident that any true progress towards an aeronautical Europe goes hand in hand with an advance of the Community towards political unity. On the other hand, it may be said that, in order to ensure the existence of a European aeronautical industry, we would need an embryo of European government. On the other hand, it may be claimed that what distinguishes your sector is the incitement effect which it will be able to exercise in favour of a development towards political unity because of the naturally European dimension of its problems, which are at the same time civil and military.

Although it is true that, in the long term, it is not possible for the European industry to compete effectively with companies such as Boeing and MacDonal Douglas without the creation of permanent European industrial groupings, it is also true that the Community States must create a common instrument of programme management and common financing if they wish to compete at their level with American organisations.

The Community governments have a decision to take: do they wish to keep alive an aircraft industry capable of developing the most advanced civil and military aircraft? If this is their intention, they must take the necessary measures and support a European policy which is the only one capable of measuring up to the international dimension of this industry. The Commission has always believed that international cooperation across the Atlantic would contribute important elements to this policy, but only on condition that in Europe, we keep the basic capacity to develop the most advanced technologies. We will not realise our full economic and industrial potentialities in this field if our leading companies become sub-contractors in an 'every-man-for-himself' atmosphere.

The road of European cooperation will enable us to have a competitive aeronautical industry. The Commission intends to work with you in the future to achieve this aim."

Bruxelles, le 28 octobre 1974

Extraits du discours de M. SPINELLI prononcé devant l'Association Européenne des constructeurs de matériel aéronautique (AECMA).

---

..."L'existence même de votre industrie serait parfois mise en cause si une si importante partie de son chiffre d'affaires n'était pas constituée par son activité militaire.

En 1972 dans la CEE nous avons approximativement la répartition des chiffres d'affaires suivante: 38% civil, 62% militaire.

Lorsqu'on prend en considération le marché, on voit qu'à la fin de l'année 1972 le marché militaire des avions de la CEE pouvait être évalué au double de la valeur des matériels aéronautiques civils en service. Heureusement, sur ce marché militaire, la part de matériels de conception européenne s'élevait à environ 55-60%, alors que, comme je l'ai souligné tout à l'heure, la part des matériels européens civils avait diminué fortement au cours des dernières années pour se situer environ à 20%.

Pour la période allant jusqu'en 1985, nous pouvons estimer qu'en moyenne, cette proportion entre marché militaire et marché civil ne se modifiera pas en faveur de ce dernier, au contraire, la tendance va vers une légère augmentation de la part militaire.

La Commission pour sa part ferait preuve d'une faible capacité de compréhension des réalités, si elle ne soulignait explicitement le danger de poursuivre dans la voie qui consiste, d'une part à rechercher la coopération et la rationalisation de la production civile, et d'autre part à laisser que ces mêmes entreprises, en concurrence entre elles et par conséquent avec des perspectives de série insuffisantes, se lancent vers des programmes militaires de plus en plus coûteux, sur des produits toujours plus sophistiqués, demandant un effort financier et technologique qui risque de mettre une fois de plus les entreprises européennes en position de désavantage vis-à-vis de leurs concurrents américains.

Ce problème existe déjà aujourd'hui, mais il risque de se poser encore plus à l'avenir si, comme il est vraisemblable, l'évolution politique mondiale et l'équilibre entre l'Ouest et l'Est obligent l'Europe à prendre de plus en plus en charge la tâche de sa défense.

Tout le bénéfice que nous pourrions retirer d'engagements mutuels systématiques en matière d'achats militaires ressort de l'actuel débat dans quatre pays européens au sujet de leurs besoins militaires futurs. Deux produits européens, dont l'un est développé dans la Communauté, sont en compétition avec

../..

les projets américains. Combien serait-il plus facile de se mettre d'accord sur une solution européenne pour les besoins de ces pays, s'il existait déjà un accord dans la Communauté sur une politique commune d'achats militaires.

Pour être précis, nous avons dans la Communauté deux excellents avions militaires qui sont complémentaires: le F4U et le F86. Si nous avions déjà atteint un accord, selon lequel ces deux avions seraient choisis pour répondre aux besoins futurs de toute la Communauté dans les domaines du combat aérien et de l'interdiction, avec une répartition adéquate de la charge dans tous les Etats, le pénible débat que nous connaissons depuis quelques mois pourrait être évité et nous pourrions envisager, pour l'avenir et pour les futures générations d'avions de combat, un développement conjoint d'un Futur Avion Européen de Combat.

À long terme, il nous faudra un organisme de genre: Agence Européenne d'achats d'armements. Mais à court terme, il n'est pas trop tard pour qu'intervienne un acte de volonté politique entre les gouvernements de la Communauté pour arriver à un accord stratégique selon de tels principes.

Tout ce que je viens de vous exposer représente l'état de nos réflexions sur la situation du secteur <sup>aéronautique</sup> ainsi que sur les actions qui, de l'avis de la Commission, devront être entreprises. D'une façon plus exhaustive et précise, tout ceci fera l'objet d'un rapport que la Commission envisage d'adresser au Conseil au cours des premiers mois de l'année prochaine.

Il est cependant évident qu'une vraie progression vers une Europe aéronautique va de pair avec une progression de la Communauté vers l'unité politique. D'une part on pourrait dire que pour assurer l'existence d'une industrie aéronautique européenne il faudrait un élément de gouvernement européen. D'autre part on peut affirmer que ce qui distingue votre secteur c'est l'effet d'entraînement qu'il pourra exercer en faveur d'une évolution vers l'unité politique, du fait de la dimension naturellement européenne de ses problèmes qui sont à la fois civils et militaires.

S'il est vrai qu'à long terme il n'est pas possible pour l'industrie européenne de faire une concurrence efficace avec des sociétés telles que Boeing et Mac Donald Douglas sans la création de groupements industriels permanents européens, il est aussi vrai que les Etats de la Communauté doivent créer des instruments communs de gestion de programme et un financement commun s'ils veulent faire concurrence à leur niveau avec l'organisation américaine.

Les gouvernements de la Communauté ont une décision à prendre: veulent-ils maintenir en vie une industrie aéronautique capable de développer les avions civils et militaires les plus avancés? S'ils en ont l'intention, ils doivent prendre les mesures nécessaires et soutenir une politique européenne la seule capable de correspondre aux dimensions internationales de cette industrie. La Commission a toujours cru que la collaboration internationale à travers l'Atlantique pourrait apporter des éléments importants à cette politique, mais seulement à la condition que nous gardions en Europe la capacité de base de développer les technologies les plus avancées. Nous ne réaliserons pas nos entières potentialités économiques et industrielles dans ce domaine si nos principales sociétés deviennent des sous-traitants dans une atmosphère de sauve-qui-peut.

La voie de la collaboration européenne nous permet d'avoir une industrie aéronautique compétitive. La Commission compte travailler avec vous dans le futur pour atteindre ce but.