

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU POF
GRUPPO DEL
BUREAU VAN DE WO

INFORMATION
INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO

NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE

Brussels, October 1975

ACTION PROGRAMME FOR THE EUROPEAN AIRCRAFT CONSTRUCTION INDUSTRY

The Commission has forwarded to the Council a communication on the operational conditions obtaining in the Community aircraft construction industry and on the measures necessary for its development 1).

This communication from the Commission is coupled with an action programme which takes into account both the mutual implications of the industrial, civil and military aspects of the aeronautical sector, and the aspects relating to air transport. The Commission believes that the Governments of the Community have a basic decision to take. If they refused to grasp the new opportunities in the aeronautical sector and continued to conduct policies on a national basis, any independent European aircraft construction industry would disappear. Taking these new opportunities will mean accepting that the aircraft industry will be included within the framework of a common policy and giving the Community the means necessary to put this into effect in the industrial, commercial and transport sectors.

The action programme proposed by the Commission is contained in this Information release with its two annexes, one outlining the current state of the European aircraft construction industry and the other setting out guidelines for the establishment of a common civil aviation programme.

I. Basic decisions facing the European industry

Because of the considerable influx of new technologies which it involves, the development of the aircraft construction industry requires clear strategy, systematic long-term planning and consistent administration. Because of the large-scale investments that must be injected, it also requires a broad financial basis, secure financing and good market prospects; finally, it is necessary to avoid the forms of wastage caused by the duplication of effort and the squandering of opportunities for rationalization.

The Governments in the Community therefore have a basic decision to take. If they refused to seize new opportunities and continued to conduct disparate national policies, any independent European aircraft construction industry would disappear, with harmful consequences for the Community's economic and political future (see Annex 1 for an outline of the current state of the aircraft construction industry). On the other hand, the opportunities will be considerable if the Governments are prepared to pass beyond the stage of inter-governmental cooperation involving various national aircraft construction policies and if they accept that the aircraft construction industry should be placed under the wing of the Community, giving it the means necessary for arriving at a common industrial, commercial and transport policy in this sector.

II. The market

The market, particularly the domestic market, is the first reality to be taken into consideration when examining the problems of developing the industry. The European aircraft construction industry can secure its future only on the basis of its own capacity to satisfy users' needs, as shaped by the conditions of competition, both within and outside the Community. Furthermore, it is obvious that the aircraft construction industry cannot hope substantially to increase its penetration on the export markets (and these are essential to it) where competition is toughest if it is edged out of its own market.

The fact that the same industry supplies both the civil and military markets and that the military market absorbs more than 60% of aircraft production means that it would be pointless to institute any common policy which sought to confine itself to the civil sector and ignore the military market.

(a) The European civil market

The creation of a European aircraft construction policy presupposes the establishment of a genuine European market. No decision has yet been taken on an air transport policy which, under the terms of the Treaty, requires the Council's unanimous approval, and air services within Europe therefore result from arrangements based on international systems.

The Commission considers that the aim should be to pass beyond the present system of strictly demarcated national markets on which access to traffic is allocated basically according to the nationality of the airlines.

A recent ruling by the Court of Justice (case 167/74) laid down that the general rules of the Treaty were applicable to air transport. The Commission is currently examining the consequences of this ruling with the assistance of ^{from} experts/ the Member States. If this approach is adopted, then the Community must at the same time settle on a common policy whose aim would be to create a Community market to replace the existing systems and which could only be put into effect gradually in view of the complexity of the problems.

This policy would have the following general objectives :

- (a) the establishment of a European air space administered at Community level and, for traffic within the Community, a system of regulated competition designed to offer the public services best suited to their needs and at the most advantageous rates, by reforming and diversifying services and rationalizing the structure of the networks, especially as regards inter-regional transport;
- (b) joint negotiation of agreements with non-member countries, particularly as regards traffic rights, leading to a strengthening of the Community's powers of negotiation and optimum operation of international routes and services.

All this would have a considerable impact by creating an economic situation favourable to the harmonization of the factors underlying the structure of the networks (frequency, of services, lines and aircraft dimensions) which determine the choices made when equipment is purchased.

A Community policy along these lines, allowing airlines to participate in the establishment of European aircraft construction programmes and thus to become the valid negotiating partner which the industry needs, would bring about the most favourable situation for aligning the airlines' needs as regards international competition and the provision of the most advanced technology by the European aircraft construction industry.

(b) The European military market

The duplication of developments at national level and the cost of multiple logistic supports and different spare parts systems lead to poor utilization of public money. Furthermore, the differences in European aeronautical equipment and other military equipment involving advanced technology (electronic equipment) also have harmful operational effects (for example, the wide range of aircraft and equipment makes for incompatibility with service installations and raises considerable problems when the airforces use different NATO bases). Though the American arms suppliers appear to have obtained a short-term benefit from divided European policies which enabled them to obtain contracts such as those from four European countries for the purchase of the F 16, the Americans' long-term interest, like that of the Europeans, appears to lie in the establishment of a coherent European arms-purchasing structure which would enable Europe's industrial capacity to contribute more economically to the joint defence effort.

The Governments of the Member States should therefore decide to set up a joint military aviation procurement agency which would be responsible for joint development and the purchases of military aviation equipment in keeping with the needs of the European armed forces. It could be an ad hoc body working in liaison with the appropriate ministers from the Member States and cooperating closely with the Commission to allow this latter body to administer aircraft industry policy in full possession of all the necessary information. The Agency would become an organ of the European Union as soon as this has been established.

The Agency's duties would be as follows :

- a) to coordinate the requirements of European air forces so that they make systematic and standardized use of existing European military aircraft for comparable purposes in the various air forces;
- b) to identify future joint needs demanding new joint developments.

A European policy for the purchasing of military aviation equipment should be accompanied by discussions with the United States to achieve the following objectives :

- (i) reciprocal removal of market barriers with a view to a substantial and balanced increase in transatlantic trade in both directions;
- (ii) a role for Europe in all the major technological sectors.

III. A common policy for the aircraft construction industry

To ensure the future of the Community's aircraft construction industry, it is surely necessary to pass beyond the stage of inter-governmental cooperation involving different aircraft construction policies which have up to now remained strictly national.

The Community should therefore take the aircraft construction industry under its wing.

The Community's aircraft construction policy would be conducted in the same fashion as policy in other sectors; in other words, acting on a Commission proposal and after consulting the European Parliament, the Council would take the large-scale policy decisions on the programmes, Community financing and the international agreements relating to this sector. The Commission would administer the joint aircraft construction policy on the basis of these decisions and take the necessary steps to consult the users, producers, trade union and national authorities.

The Commission would so administer the aircraft construction policy as to make maximum use of existing national structures and decentralize operations as much as possible.

The Community financing of the aircraft construction industry would not supplement national financing but would gradually replace it.

The rules of financial administration should be drawn up in such a way as to guarantee the multiannual decisions taken by the Council on budgetary commitments match the scope of the joint programme, and that the Commission, as the administrative body, is able to call on the capital market and incur the expenditure necessary to carry out the programme.

This policy would involve

- bringing all activities relating to the construction of large civil aircraft within the scope of a consistent programme ensuring the best possible utilization of resources (see Annex 2);
- introducing a system of close cooperation between the industry, airlines and public authorities for the decisions which the joint programme will require;
- drawing up a joint basic research programme;
- introducing Community financing;
- administering relations with non-member countries, both as regards industrial cooperation with partners in these countries and the commercial strategy for penetrating export markets;
- harmonizing legislative or administrative provisions on airworthiness certificates and compliance with nuisance control standards and with problems of standardization in general.

A policy of this type should also help to establish a permanent industrial structure based on the experience hitherto gained during cooperation, at least

as regards large civil aircraft and especially in marketing and after-sales service; this will allow the industry to improve its productivity and thus obtain all the benefits from rationalization on a European scale.

The first decision which the Council is called upon to take as a result of the Commission proposal relates to the approval in principle of a European programme backed by joint financing and drawn up with the participation of construction firms and airlines in the Community.

Finally, it should be noted that there is a special relationship in the aircraft construction industry between the industrial undertakings, and the governments. Although a substantial part of this industry in Europe is publicly-owned, it remains essential for the industry to retain primary responsibility for decisions on commercial operations to be undertaken, the risks to be accepted and the management of the necessary resources.

THE SITUATION IN THE AIRCRAFT CONSTRUCTION SECTOR

1. The reason for the sector's current difficulties

Current short-term economic difficulties have highlighted all the limitations of the cooperation schemes and all the contradictions of the national policies pursued up to now. Because of the high development costs and the need to share them out and to gain access to bigger markets, all the recent civil aircraft developments (Concorde, Airbus, Fokker-VFW 614, F 28, Mercure) have involved European collaboration in one form or another. The shortcomings of intra-Community cooperation have however been revealed. First of all, bilateral and trilateral cooperation programmes have not been part of a single and consistent framework. Secondly, cooperation has been largely confined to development and the manufacture of series with far less emphasis on marketing. The fragmentation of sales efforts has meant that planning has concentrated on technological rather than market objectives. For reasons of commercial competition and military independence, the firms have quite separately conducted the same research, carried out the same trials and, with the support of the public authorities, set up the same research infrastructure.

Two opportunities were missed in the sixties:

The first, in the civil aircraft sector, was the fact that the Airbus project was launched without the participation of the British Government and with an American engine, while Hawker-Siddeley's industrial participation was kept up. At the same time, with Rolls-Royce supplying Lockheed with the RB 211 engine for its Tristar aircraft, a conflict of commercial and political interests divided the European industry: the Airbus with its American CF 6 engine and the Tristar with its Rolls-Royce engine were in competition on all the world markets, including the purchases made by British Airways.

The second, in the military sector, is the similar deep division caused by France's non-participation in the MRCA project.

2. The scale of the aircraft construction industry

In 1973 the Community aerospace sector had a turnover of 5 990 m u.a., compared with 16 368 m. u.a. for the US aerospace sector.

Between 1969 and 1973 the European industry registered an annual turnover growth rate of 6.6%, compared with a 27% decrease in the United States over the same period. While the European industry's turnover represented 16% of the US industry in 1969, it had grown to 29% by 1973. The importance of military business is illustrated by the fact that it represents 62.6% of the total turnover registered by the EEC aerospace sector and 70.2% in the United States. The increase in the European turnover is due to the military sales, to public research and development contracts, to sales of spares for civil aircraft types that have been in service for a number of years, and to sales of propulsion systems; so far it has not been due to substantial sales of new civil aircraft.

A breakdown of the aerospace sector's turnover figures according to the basic types of customer shows that the State accounts for 58.3%, the civil domestic market 11.4% and exports 30.3%; the equivalent figures for the United States are 51.5%, 20.9% and 27.6% respectively.

Governments are therefore important customers of the European aircraft construction industry. It should however be noted that EEC Governments intervene in the civil and military sector by means of purchases and R&D contracts, whereas in the United States the Federal Administration is mainly concerned with military business and military R&D contracts.

The EEC's aerospace sector employed 406 605 persons in 1973, compared with 435 553 in 1969. This drop in employment of approximately 7% is basically due to a cutback in numbers employed in the British industry and on the whole it reflects an improvement in productivity. During this period, employment in the aerospace sector dropped by 32.3% in the United States and by 31.9% in Canada, while it increased by 12.6% in Japan.

Productivity in the European industry as expressed in terms of added value or per capita turnover, averages half that of the American industry.

3. Activities and programmes of the aircraft construction industry

The following table shows, as regards turbojets :

- the length of American production series and their long services
- the large number of programmes launched by the European firms, sometimes in competition, and always with series which, at best, have only just covered the costs, without making a profit.

<u>American turbojets</u>		<u>European turbojets</u>	
Boeing 720 and 707	897	Caravelle	(278)
Boeing 727	1195	BAC 111	219
Boeing 747	283	HS Trident	117
Boeing 737	407	VC 10	(47)
DC 8	(556)	Comet	(51)
DC 9	802	Mercure	(10)
DC 10	240	Concorde	9
Tristar	150	Airbus A 300	23
Convair	(83)	F 28	95
		VFW 614	10
		<u>Total</u>	<u>353</u>

Parentheses indicate that the programme has been terminated.

The Americans are also ahead in the other aerospace sectors. In the general aviation sector, the United States produced approximately 14 000 aircraft in 1973, compared with 1 200 in Europe, 350 of them by the French subsidiary of an American firm. As regards turboprops for commercial airlines, the European industry has enjoyed considerable success with the Fokker 27 and the Hawker-Siddeley 748.

The European industry exhibits a remarkable degree of competitiveness and dynamism as regards business jets (approximately 730 have so far been produced in Europe compared with 1 300 in the United States).

A similar situation applies to helicopter production (730 have been produced in Europe up to now compared with 1 300 in the United States).

The European industry has managed to produce competitive engines, although the growing burden of development costs has led Europe's leading engine-manufacturers to establish cooperative links with the US producers as regards the new 10 t. engines.

In the military sector, a number of European projects have been developed on a cooperative basis. However, Europe did not manage to adopt a common policy in the sixties which would have prevented the continuance of disastrous competition in the key sector of advanced fighter aircraft.

When in the sixties the time came to consider developing a joint successor to the jet fighters of the existing generation, there was a breakdown in negotiations between the United Kingdom and France on a variable-geometry aircraft. The United Kingdom, the Federal Republic of Germany and Italy therefore agreed to develop the MRCA, which with orders for around 800 aircraft, is the most important joint programme at present. France's non-participation in this MRCA programme has created a very deep division of interests in this sector at European level. This lack of solidarity of interests has been displayed on other occasions : the development of two different trainers, Dassault-Dornier's Alphajet and Hawker-Siddeley's Hawk, and the fact that the Jaguar, developed jointly by France and the United Kingdom (BAC and Dassault-Breguet), is in competition with Dassault's F. 1.

The fact that Belgium, the Netherlands, Denmark and Norway decided, in 1975, to replace their F 104s by an American Aircraft was, quite apart from all technical and operational considerations, a logical consequence of these divisions. The absence of any systematic European purchasing policy meant that the chances of obtaining a substantial share of the market for current and future aircraft had been wasted.

4. The civil aviation market

The general trend has been towards a relative increase in the Community market, compared with that of the United States. Between 1970 and 1973 the European market's share of the Western market rose from 14.7% to 18.2%, while that of the United States dropped from 63.9% to 53%. While the rest of the world's share of the market increased considerably between 1973 and 1975, that of the United States fell to 45.8% and the Community's remained stable at 17.6%.

European producers did not benefit from this trend, which ought to have been favourable to non-American manufacturers. The share of the market occupied by Community production dropped considerably between 1970 and 1975, as the following table shows :

	<u>1970</u>	<u>1975</u>	<u>trend</u>
Community	33.0 %	21.9 %	- 11.1
Other Western European countries	23.1 %	5.8 %	- 17.3
Europe	30.1 %	16.9 %	- 13.2
United States	2.1 %	0.3 %	- 1.8
Rest of the world	12.2 %	12.0 %	- 0.2
Western World	9.5 %	7.9 %	- 1.6

The combination of these two trends - the growth of the European market and the drop in the European industry's share of the world markets - resulted in the period from 1968 to 1973 in a balance of trade deficit of \$ 4 521 million (1974), \$ 2 695 million on long-range aircraft and \$ 1 826 million on short and medium-range aircraft.

The forecasts of the value of Western civil aviation markets between 1975 and 1985 indicate that the United States would account for just under one third of the demand, the rest of the world 40 % and the European market a quarter.

The supply capacity of the European industry will obviously depend on the political and commercial decisions to be taken as regards programmes. Forecasts have been made on the basis of different assumptions : all of them suggest that the European trade balance will register a deficit, and according to estimates based on the least favourable assumption this deficit could exceed \$ 5 000 million.

5. The potential of the aircraft construction sector

The state of operations in the sector reveals the existence of exploitable potential. In the first place, it is indisputable that an overall assessment of the Community aerospace sector could not be unfavourable. This sector has constantly expanded its activities (even calculated according to constant prices and exchange rates); its technological standard is excellent and its design capacity is certainly no lower than that of the American industry. It can thus be contended that the European industry possesses the technical, manpower and even financial infrastructure (given the relative importance of funds devoted to this sector) for it to regain an important position on the world market as a result of a rationalization effort of which it is certainly capable. Secondly, the market prospects reveal a tendency that may be extremely important for the future of the European industry : the expansion of the European market and of that of the rest of the world coupled with a relative shrinking of the American market. When the scale in value terms of the world market as forecast for the next ten years is considered, this trend opens up market prospects favourable for planning

a satisfactory expansion in this sector. Thirdly, the structure of the world industry is also a reason for a major effort to keep a strong European industry in operation. Already, as regards the civil aviation market, the United States possesses only three large producers and one of them alone, Boeing, has a 72% share in the world market for long-range aircraft and a 49 % share in that for short- and medium-range aircraft. Furthermore, the American industry is still faced by strong pressure towards more mergers. The best guarantee for European users to be in a position to make their purchases in competitive conditions will be the existence of a viable European industry capable of cooperating with other industries, such as those of Japan and the United States, on a basis which is not one of dependence.

A joint programme for the construction of large aircraft for civil aviation purposes

1. Market prospects

Three conclusions were drawn from the analyses conducted by the Commission in collaboration with the European Aeronautical Equipment Manufacturers Association (AECMA) of the data relating to existing programmes and of the market prospects :

- (i) Europe should continue to build short-and medium-range aircraft with less than 100 seats;
- (ii) there should be a review of the steps which could be taken to enable the European industry to obtain a substantial share of the market for other short- and medium-range aircraft;
- (iii) the advisability of taking an initiative in the long-range aircraft sector should be examined in detail.

The first conclusion relates to the support to be given to existing programmes and the guarantees that should be given to underpin their future development in order to maintain and even expand Europe's position on the world market, which though already excellent (especially with the F 27, F 28 and HS 748) could be jeopardized by new American projects.

The second conclusion involves the delicate decisions which will have to be taken in the near future. Europe will first have to decide its target share of the forthcoming market for twin-engine aircraft with a seating capacity of 140 to 160. These will be planes equipped with new engines with a distinctly improved fuel-consumption and sound-level performance. The European industry has three projects for the further development of three existing aircraft (Mercure, BAC 111 and Trident). A European solution must also be found to the problem arising from Italian collaboration with Boeing on the 7 x 7 programme (a three-engined plane with approximately 200 seats), in view of the competition that a programme of this type could entail for another European programme, the Airbus, in the projected reduced-capacity B 10 version.

Finally, Europe must make every effort to ensure that the Airbus project, the most important cooperation programme attempted up to now, will receive all the support necessary for its ultimate success.

As to the third conclusion, Concorde remains the only existing programme and its prospects are hard to sum up before it effectively enters service. The decisions to be taken in the long-range sector would be those connected with the launching of a new programme, a four-engined aircraft with a seating capacity of 200 which could succeed the 707 and DC 8. Here too the Airbus seems to be the most likely starting-point, in its B 11 version.

2. The principles on which the joint programme should be based

This range of problems and the choices to be made should be tackled according to the following principles :

- all industrial activities in this sector, including those conducted in cooperation with the industry of non-memeber countries, must form a consistent part of an overall programme;
- the work must be shared out in the most balanced way possible, reflecting the capacity and potential of each partner;
- the timetable for the joint programme must be taken into account when the work is shared out, so that every partner bears a balanced burden over the whole of the period in question;
- a joint programme for civil aircraft would have extremely important consequences for the propulsion system sub-sector: larger sales will strengthen its technological independence, which could be undermined by excessive dependence on the US industry. The fate of the airframe and propulsion sub-sectors is so closely inter-related that they cannot survive without each other;
- the consequences of such a programme for the equipment sub-sector must be considered in order to encourage cooperative schemes for the development of certain systems and sub-systems for the aircraft and engines of the joint programme;
- as civil and military activities overlap as far as industry is concerned, the balance sought above will be encouraged considerably if progress is made simultaneously in the military aircraft construction sector.

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Bruxelles, octobre 1975

PROGRAMME D'ACTION POUR L'AERONAUTIQUE EUROPEENNE

La Commission vient de saisir le Conseil d'une communication sur les conditions de fonctionnement de l'industrie aéronautique dans la Communauté et sur les mesures nécessaires à son développement.

Cette communication de la Commission est assortie d'un programme d'action qui tient compte des implications existantes entre les aspects industriels, civils et militaires dans le secteur aéronautique d'une part et les aspects relatifs au transport aérien d'autre part. La Commission estime que les gouvernements de la Communauté ont une décision fondamentale à prendre. En effet le refus de leur part de saisir les nouvelles chances qui se présentent dans le secteur aéronautique et la continuation des politiques nationales conduiraient à la disparition d'une industrie européenne autonome en matière aéronautique. Saisir les nouvelles chances signifie désormais accepter de mettre l'industrie aéronautique dans le cadre d'une véritable politique commune en dotant la Communauté de moyens nécessaires pour la réaliser dans les domaines industriel, commercial, et du transport.

Le programme d'action proposé par la Commission figure dans cette note d'information avec ces deux annexes l'un illustrant la situation actuelle de l'aéronautique européenne, l'autre indiquant les lignes sur l'établissement d'un programme commun d'avions de transport civil.

* COMM (75) 475

I. Des décisions fondamentales pour l'industrie européenne

Le développement de l'industrie aéronautique, par l'apport important de technologies nouvelles qu'il implique, demande des stratégies claires, une planification à long terme systématique et une gestion cohérente. En outre, il demande, du fait du niveau élevé des investissements qui doivent être mis en oeuvre, une large assise financière, des financements sûrs, de bonnes perspectives de marché; il exige enfin que soient évitées les formes de gaspillage provoquées par la duplication des efforts et par les occasions de rationalisation perdues.

Les gouvernements de la Communauté ont ainsi une décision fondamentale à prendre. Le refus de saisir les nouvelles chances qui se présentent et la continuation des politiques nationales centrifuges conduiraient à la disparition d'une industrie aéronautique européenne autonome, ce qui aurait des conséquences néfastes sur l'avenir économique et politique de la Communauté (voir Annexe I pour l'illustration de la situation actuelle de l'industrie aéronautique). Par contre, des possibilités importantes s'ouvriront si les gouvernements sont prêts à dépasser le stade d'une coopération intergouvernementale entre diverses politiques aéronautiques qui resteraient nationales.

et s'ils acceptent de mettre l'industrie aéronautique sous la tutelle de la Communauté, en la dotant des moyens nécessaires pour réaliser pour ce secteur une politique commune, industrielle, commerciale et du transport.

II. Le marché

Le marché, et spécialement le marché intérieur, est la première réalité à prendre en considération quand on examine les problèmes de développement de l'industrie. L'industrie aéronautique européenne peut solidement fonder son avenir seulement sur sa capacité propre de satisfaire les besoins des utilisateurs, définis dans des conditions de concurrence du marché, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. En outre, il est évident que l'industrie aéronautique ne peut espérer atteindre une pénétration élevée sur les marchés d'exportation (et ceux-ci lui sont essentiels) où la compétition est la plus aigüe, si elle est progressivement exclue sur son propre marché.

Le fait que la même industrie alimente aussi bien le marché civil que le marché militaire, et que ce dernier absorbe plus de 60 % de la production aéronautique, rendrait dépourvue de signification toute politique commune qui voudrait se cantonner à la partie civile en ignorant le marché militaire.

a) Le marché civil européen

L'établissement d'une politique aéronautique européenne suppose la réalisation d'un véritable marché européen. Une politique du transport aérien qui - aux termes du Traité - requiert un accord unanime du Conseil, n'a pas été décidée jusqu'ici, et, de ce fait, les services aériens intraeuropéens sont le résultat d'arrangements qui trouvent leur base dans des systèmes mondiaux.

La Commission considère que l'on devrait viser à dépasser la situation actuelle caractérisée par l'existence de marchés nationaux rigidement cloisonnés, dans lesquels l'accès au trafic est réparti essentiellement en fonction de la nationalité des compagnies de navigation aériennes.

Un récent arrêt de la Cour de Justice (l'affaire 167/74) a déclaré l'applicabilité des règles générales du Traité aux transports aériens. La Commission en examine actuellement les conséquences avec le concours des experts des Etats membres. Une telle approche doit être complétée par l'adoption en même temps par la Communauté d'une politique commune visant à la création d'un marché communautaire se substituant aux régimes existants et dont la réalisation ne pourrait être que graduelle, compte tenu de la complexité des problèmes existants.

Cette politique aurait comme objectifs généraux :

- a) la création d'un espace aérien européen, géré au niveau communautaire, réalisant, en ce qui concerne le trafic intracommunautaire, un régime de concurrence réglementée dans le but d'offrir au public des services mieux adaptés à ses besoins, aux meilleurs prix, à travers l'innovation et la diversification de ces services et la rationalisation des structures des réseaux, notamment dans les transports interrégionaux;
- b) la négociation en commun des accords avec les pays tiers, notamment en ce qui concerne les droits de trafic, ce qui aurait comme effet un renforcement du pouvoir de négociation de la Communauté et une optimisation des routes et services internationaux.

Tout ceci aurait un impact important en créant un milieu économique propice à l'harmonisation des critères qui sont à la base de la structure des réseaux (fréquences, lignes, taille des avions) et qui conditionnent ainsi les choix au moment des achats.

Dans le cadre d'une politique communautaire ainsi conçue, permettant notamment aux compagnies aériennes de participer ensemble à la définition des programmes aéronautiques européens et de devenir ainsi l'interlocuteur nécessaire et valable de l'industrie, se réaliseraient les conditions les plus favorables pour une convergence des exigences de compétitivité au plan mondial des compagnies aériennes et de prestations des technologies les plus avancées de la part de l'industrie aéronautique européenne.

b) Le marché militaire européen

La répétition des développements au niveau national et les coûts de supports logistiques multiples et de systèmes séparés pour les pièces de rechange provoquent une mauvaise utilisation de ressources financières publiques. En outre, les différences dans les équipements aéronautiques européens ainsi que dans d'autres équipements militaires de technologie avancée (équipements électroniques) ont aussi des effets néfastes sur le plan opérationnel (par exemple, la grande diversité des types d'avions et des équipements en entraînant des incompatibilités par rapport aux installations de service pose des problèmes considérables pour l'utilisation

par les forces aériennes, des différents terrains de l'OTAN). Si l'intérêt à court terme des fournisseurs d'armes américains semble profiter des divisions européennes qui leur ont permis d'obtenir des contrats tels que celui des quatre pays européens pour l'achat du F 16, l'intérêt à long terme des Américains, comme celui des Européens, semble être dans la création d'une structure européenne cohérente pour les achats d'armes qui permettra à la capacité industrielle de l'Europe de contribuer plus économiquement à l'effort conjoint de défense.

A cette fin, les gouvernements des pays membres devraient décider de créer une Agence commune d'achats aéronautiques militaires chargée du développement conjoint et des achats d'armements aéronautiques devant répondre à la demande des forces armées européennes. Elle pourrait être un organe ad hoc, travaillant en liaison appropriée avec les Ministères nationaux compétents, et coopérant étroitement avec la Commission pour permettre à celle-ci de gérer la politique industrielle aéronautique en possédant toutes les données nécessaires. L'Agence deviendrait un organe de l'Union Européenne le jour où celle-ci sera instituée.

L'Agence devrait notamment :

- a) coordonner la demande des forces aériennes européennes pour qu'elles fassent usage systématiquement et de façon standardisée des avions militaires européens existants pour des missions comparables dans les diverses armées de l'air;
- b) identifier les besoins communs futurs qui exigeraient de nouveaux développements communs.

Une politique européenne pour l'achat des armements aéronautiques devrait être accompagnée de discussions avec les Etats-Unis avec les objectifs suivants :

- i) ouverture mutuelle des marchés vers un développement important et équilibré du commerce transatlantique dans les deux sens;
- ii) assurer que l'Europe ait un rôle dans tous les secteurs majeurs de technologie.

III. Une politique commune pour l'industrie aéronautique

Pour assurer un avenir à l'industrie aéronautique dans la Communauté, il apparaît évident qu'il faut dépasser le stade des coopérations inter-gouvernementales entre diverses politiques aéronautiques qui jusqu'à présent sont restées nationales.

A cette fin la tutelle de l'industrie aéronautique devrait être exercée par la Communauté.

Le cadre de gestion de la politique de la Communauté pour l'industrie aéronautique serait celui que connaît déjà la Communauté dans d'autres domaines, c'est-à-dire : agissant sur proposition de la Commission, après consultation du Parlement Européen, le Conseil prendrait les grandes décisions politiques portant sur les programmes, le financement communautaire et les accords internationaux relatifs à ce secteur. Sur base de ces décisions, la Commission assumerait la gestion nécessaire de la politique aéronautique commune et prendrait les mesures nécessaires pour consulter les utilisateurs, les producteurs, les syndicats et les autorités nationales.

La Commission organiserait la gestion de la politique aéronautique de façon à utiliser au maximum les structures nationales existantes et à rechercher la plus grande décentralisation des activités.

Le financement communautaire de la politique aéronautique ne s'ajouterait pas aux financements nationaux mais il les remplacerait au fur et à mesure de sa mise en oeuvre.

Les règles de la gestion financière devraient être établies de façon à garantir d'une part, en ce qui concerne les engagements budgétaires, que les décisions pluriannuelles prises par le Conseil correspondent à l'ampleur du programme commun, d'autre part que la Commission, chargée de la gestion, puisse avoir recours au marché des capitaux et effectuer les dépenses nécessaires conformément à l'avancement de la réalisation du programme.

Cette politique comporterait notamment :

- le rassemblement de toutes les activités aéronautiques dans le domaine de la construction des grands avions de transport civil dans le cadre d'un programme cohérent, assurant l'utilisation optimale des ressources;
- l'instauration d'une coopération étroite entre industrie, compagnies de navigation aérienne et pouvoirs publics pour les choix à effectuer en vue de la réalisation du programme commun;
- l'établissement d'un programme commun de Recherche de base;
- la mise en oeuvre d'un financement communautaire;
- la gestion des relations avec les pays tiers; aussi bien celles concernant la coopération industrielle avec des partenaires de ces pays, que la stratégie commerciale pour la pénétration sur les marchés d'exportation;
- les travaux d'harmonisation en matière de dispositions législatives ou administratives au sujet des certifications de navigabilité et de nuisances ainsi qu'en général, tous les problèmes de normalisation et standardisation.

Une telle politique devrait en outre promouvoir une structure industrielle permanente, au moins pour les grands avions civils, notamment dans les domaines du marketing et du service après-vente, fondée sur les expériences acquises jusqu'ici dans la coopération; ceci permettra à l'industrie d'améliorer sa productivité, et atteindre ainsi tous les bénéfices d'une rationalisation européenne.

La première décision que le Conseil est donc appelé à prendre sur base de proposition de la Commission, concerne l'adoption du principe d'un programme européen, soutenu par un financement commun et qui devra être élaboré avec la participation des constructeurs et des compagnies de navigation aérienne de la Communauté.

Il faut noter enfin, dans l'industrie aéronautique, qu'un ensemble spécifique de relations existe entre l'entreprise industrielle et les gouvernements. Bien qu'une part substantielle de cette industrie soit en Europe propriété publique, il demeure essentiel pour l'industrie de garder la responsabilité première pour l'identification des actions commerciales les plus opportunes, pour l'engagement des risques et la gestion des ressources nécessaires.

LA SITUATION DU SECTEUR AERONAUTIQUE

1. Les raisons des difficultés actuelles du secteur

Dans le contexte conjoncturel difficile actuel toutes les limites des formules de coopération adoptées et toutes les contradictions des politiques nationales suivies jusqu'ici sont apparues avec une évidence accrue. Du fait des hauts coûts de développement et de la nécessité de les répartir et d'avoir accès à de plus larges marchés, tous les développements civils les plus récents (Concorde, Airbus, Fokker-VFW 614, F 20, Mercure) ont comporté une collaboration européenne sous une forme ou une autre. La coopération intra-communautaire a cependant montré ses faiblesses. Pour commencer, les programmes réalisés en coopération bi-ou-tri-latérales ne se sont pas insérés dans un cadre unique et cohérent. De plus, la coopération a porté essentiellement sur la phase de développement et de fabrication des séries et moins sur la phase de commercialisation. La fragmentation des efforts au niveau des ventes a déterminé une programmation orientée vers les objectifs technologiques plus que vers des objectifs de marché. Des motivations de concurrence commerciale et d'indépendance militaire ont incité les entreprises à procéder seules aux mêmes recherches, à développer les mêmes expériences et à créer avec l'aide des pouvoirs publics les mêmes infrastructures de recherche.

Pendant les années 60, deux occasions ont été manquées:

La première dans le domaine de l'aéronautique civile a été le fait que le projet Airbus, a été lancé sans la participation du gouvernement britannique et avec un moteur américain, alors que la participation industrielle de Hawker-Siddeley était maintenue. En même temps, Rolls-Royce, fournissant le moteur RB 211 à Lockheed pour son avion Tristar, un conflit d'intérêt commercial et politique divisait l'industrie européenne, l'Airbus avec son moteur américain CF 6 et le Tristar avec son moteur Rolls-Royce se trouvant en concurrence sur tous les marchés mondiaux, y compris pour les achats de British Airways.

La deuxième dans le domaine militaire consiste dans la division profonde et analogue qui s'est créée à la suite de l'absence de la France dans le projet MRCA.

2. Le poids de l'industrie aéronautique

En 1973 le secteur aérospatial de la Communauté avait un chiffre d'affaires de 5.990 millions d'UC; celui des Etats-Unis 16.368 millions. L'industrie européenne de 1969 à 1973 a connu un taux annuel moyen de progression de son chiffre d'affaires de 6,6%; pendant la même période les Etats-Unis ont connu une diminution de 27%. Alors que le chiffre d'affaires de l'industrie européenne représentait 16% de celui de l'industrie des Etats-Unis en 1969, en 1973 ce pourcentage atteignait 29%. L'importance des affaires militaires est indiquée par le fait qu'ils représentent 62,6% du total du chiffre d'affaires du secteur aérospatial de la C.E.E., contre 70,2% aux Etats-Unis. La progression du chiffre d'affaires européen est due aux ventes militaires, à des contrats publics de Recherche-Développement, aux ventes de pièce de rechange pour des avions civils dont les séries sont lancées depuis de nombreuses années, à celle des propulseurs; elle n'est pas due jusqu'ici à des ventes importantes de nouveaux avions civils.

Si l'on répartit le chiffre d'affaires du secteur aérospatial par grandes catégories de clients l'on constate que l'Etat alimente 58,3%, le marché intérieur civil 11,4% et l'exportation 30,3% de ce chiffre d'affaires; pour les Etats-Unis les chiffres correspondants sont 51,5%, 20,9% et 27,6%.

Les Etats représentent donc des clients importants de l'industrie aéronautique européenne. Cependant il faut remarquer que dans la C.E.E. les gouvernements interviennent dans le secteur civil et militaire par des achats et des contrats R & D, alors qu'aux Etats-Unis le Gouvernement fédéral intervient essentiellement pour des affaires militaires et des contrats de R & D militaires.

Le secteur aérospatial dans la CEE occupait en 1973, 406.605 personnes, alors qu'il en occupait 435.553 en 1969. Cette baisse de l'emploi d'environ 7% est due essentiellement à une diminution des effectifs dans l'industrie britannique et globalement elle reflète une amélioration de la productivité. Pendant cette même période l'emploi dans les activités aérospatiales diminuait aux Etats-Unis de 32,3%, au Canada de 31,9% tandis qu'il augmentait de 12,6% au Japon.

La productivité exprimée en termes de valeur ajoutée ou chiffre d'affaires par personne occupée dans l'industrie européenne s'élève en moyenne à la moitié de celle de l'industrie américaine.

3. Activité et programmes de l'industrie aéronautique

Le tableau suivant permet de constater en ce qui concerne les turboréacteurs

- d'une part la longueur des séries de programmes américains et leur longévité;
- d'autre part le nombre élevé de programmes lancés par l'industrie européenne, parfois en concurrence entre eux, et toujours avec des séries qui dans la meilleure des hypothèses ont tout juste permis d'atteindre le niveau des dépenses engagées mais sans le dépasser.

Turboréacteurs américains

Boeing 720 et 707	397
Boeing 727	1195
Boeing 747	283
Boeing 737	407
DC 3	(556)
DC 9	302
DC 10	240
Tristar	150
Convair	(83)

Total 4613

Turboréacteurs européens

Caravelle	(278)
BAC 111	219
HS Trident	117
VC 10	(47)
Comet	(51)
Mercure	(10)
Concorde	9
Airbus A 300	23
F 28	95
VFW 614	10

Total 859

entre parenthèses: programmes terminés

En ce qui concerne les autres matériels aérospatiaux on constate également une supériorité américaine. Dans le domaine de l'aviation générale il y a eu en 1973 environ 14.000 avions produits aux Etats-Unis contre 1.200 produits en Europe, dont 350 par la filiale française d'une firme américaine. Dans le domaine des turbopropulseurs des lignes commerciales, l'industrie européenne a connu des succès importants avec notamment le Fokker 27 et le Hawker-Siddeley 748.

L'industrie européenne présente un degré de compétitivité et de dynamisme remarquables pour les jets d'affaires (environ 730 unités produites jusqu'ici en Europe contre 1.300 aux Etats-Unis).

Des considérations analogues s'appliquent à la production d'hélicoptères (730 produites jusqu'ici en Europe contre 1.300 aux Etats-Unis).

En matière de moteurs l'industrie européenne a su réaliser des produits compétitifs, bien que la charge croissante des coûts de développement a conduit les principaux motoristes européens à établir des liens de coopération avec les producteurs des Etats-Unis pour les nouveaux moteurs de 10 tonnes.

Le domaine militaire a connu le développement d'une série de projets européens en collaboration. L'Europe n'a cependant pas su adopter une politique commune au cours des années 60 qui aurait pu éviter le maintien d'une compétition désastreuse dans le domaine-clé des avions de combat avancés.

Quand le temps vint au cours des années 1960, de considérer le développement d'un successeur commun aux avions de combat à réaction de la génération existante, les négociations entre la Grande-Bretagne et la France sur un éventuel avion à géométrie variable échouèrent. La Grande-Bretagne, la RFA et l'Italie se mirent alors d'accord pour développer le MRCA, qui, avec un chiffre de commandes de l'ordre de 300 unités, constitue le plus important programme commun actuel. L'absence de la France dans ce programme MRCA creusa une très profonde divergence d'intérêt dans ce domaine au sein de l'Europe. Le manque de solidarité d'intérêt s'est manifesté dans d'autres occasions: le développement de deux avions d'entraînement différents: l'Alphajet de Dassault-Dornier, le Hawk de Hawker-Siddeley, et aussi dans le fait que le Jaguar franco-anglais développé conjointement (BAC et Dassault-Bréguet) s'est trouvé en compétition avec l'avion de Dassault: F 1.

Quand en 1975, la Belgique, les Pays-Bas, le Danemark, et la Norvège durent décider du remplacement de leurs F 104, le choix d'un avion américain, en dehors de toutes considérations techniques ou opérationnelles, fut une conséquence logique de ces divisions. Par l'absence d'une politique européenne systématique d'achats, les chances de prendre une place importante sur le marché pour les avions existants et les avions futurs furent perdues.

4. Le marché de l'aéronautique civile

La tendance générale a été dans le sens d'un accroissement de l'importance du marché de la Communauté au détriment de celle des Etats-Unis. Entre 1970 et 1973 le marché européen est passé de 14,7% à 13,2% du marché occidental, alors que celui des Etats-Unis passait de 63,9% à 53%. Entre 1973 et 1975 si la part du marché du reste du monde a fortement progressé, celle des Etats-Unis a diminué jusqu'à 45,8%; celle de la Communauté s'est stabilisée à 17,6%.

La production européenne n'a pas bénéficié de cette tendance qui aurait dû être favorable, notamment aux constructeurs non américains. En effet la part de produits communautaires montre partout une régression importante au cours de la période 1970-1975, comme il résulte du tableau suivant:

	<u>1970</u>	<u>1975</u>	<u>évolution</u>
Communauté	33,0%	21,9%	- 11,1
Autres pays d'Europe occidentale	23,1%	5,8%	- 17,3
Europe	30,1%	16,9%	- 13,2
Etats-Unis	2,1%	0,3%	- 1,8
Reste du monde	12,2%	12,0%	- 0,2
Monde occidental	9,5%	7,9%	- 1,6

Le cumul de ces deux tendances de croissance en ce qui concerne le marché européen et de régression en ce qui concerne la part de l'industrie européenne sur tous les marchés, s'est traduit pour la période 1968-1973 dans un solde négatif de la balance commerciale du secteur égal à 4.521 millions de dollars (1974), 2.695 millions pour les longs courriers et 1.826 millions pour les courts et moyens courriers.

Les estimations de la valeur des marchés occidentales des avions de transport civil pour la période 1975/1985 indiquent que approximativement près d'un tiers reviendrait aux Etats-Unis, 40% concernerait le reste du monde alors que le marché européen interviendrait pour un quart de la demande.

Quant à l'offre de l'industrie européenne il est évident qu'elle dépendra des décisions politiques et commerciales à prendre en matière de programme. Différentes hypothèses ont été faites: toutes indiquent que le solde de la balance commerciale européenne sera négatif, et selon l'hypothèse plus négative ce solde pourrait dépasser 5 milliards de dollars.

5. Le potentiel du secteur aéronautique

L'état de fonctionnement du secteur montre l'existence de potentialités qui peuvent être valorisées. Il est incontestable en premier lieu qu'un jugement global sur l'état du secteur aérospatial communautaire ne peut pas être négatif. L'activité de ce secteur connaît une expansion constante (même calculé à prix et taux de change constants); le niveau technologique est excellent et les capacités de conception certainement pas inférieurs à ceux de l'industrie américaine. On peut donc affirmer que les infrastructures techniques humaines et même financières (vu l'importance relative des fonds consacrés à ce secteur) existent pour que l'industrie européenne reprenne un rôle important sur le marché mondial, grâce à un effort de rationalisation qu'elle est certainement en mesure d'accomplir; deuxièmement les perspectives de marché montrent une tendance qui peut être extrêmement importante pour l'avenir de l'industrie européenne: à savoir la croissance de la part du marché européen

et encore plus la croissance de la part du marché du reste du monde, face à une régression de la part du marché américain. Lorsqu'on considère l'ordre de grandeur en valeur du marché mondial tel qu'il est prévu pour la prochaine décennie, cette évolution ouvre des perspectives de marché permettant de programmer un développement

satisfaisant de ce secteur, troisièmement la structure de l'industrie mondiale incite aussi à un effort majeur pour maintenir en activité une industrie européenne forte. Déjà sur le marché des avions civils, il ne reste plus aux Etats-Unis que trois grands producteurs et une seule société, Boeing, occupe 72% du marché mondial des longs courriers et 49% de celui des courts-moyens courriers. En outre, les pressions vers de nouvelles concentrations demeurent fortes dans l'industrie américaine. La meilleure garantie pour les utilisateurs européens de pouvoir acheter à l'avenir dans des conditions de concurrence sera l'existence d'une industrie européenne viable capable de développer des coopérations avec d'autres industries, telles que celles du Japon et des Etats-Unis sur une base qui ne soit pas celle de la dépendance.

Un programme commun pour la construction de grands avions de transport civil

1. Les perspectives du marché

L'analyse effectuée par la Commission avec la collaboration de l'Association Européenne des Constructeurs de Matériel Aéronautique (AECMA) sur les données relatives aux programmes existants ainsi que sur les perspectives du marché, a abouti à trois conclusions :

- le maintien de la présence européenne dans le secteur du court et moyen/courriers de moins de 100 places;
- l'examen des diverses solutions permettant à l'industrie européenne d'occuper une place importante sur le marché des autres actions court et moyen/courriers;
- la nécessité d'études approfondies sur l'opportunité de prendre une initiative dans le domaine des longs courriers.

Dans le premier cas il s'agit essentiellement du support à donner aux programmes existants et des garanties à offrir pour leur développement futur, afin de maintenir et même élargir l'implantation sur le marché mondial, qui est déjà excellente (notamment avec les avions F 27, F 28 et HS 748), mais qui peut être menacée par des nouveaux projets américains.

Dans le deuxième cas, par contre, des choix difficiles se présentent dans un proche avenir. L'Europe devra d'abord décider comment occuper le marché qui s'annonce pour les avions bimoteurs d'une capacité autour de 140/160 places. Il s'agira d'avions munis de nouveaux moteurs ayant des performances nettement améliorées en consommation de carburant et niveau sonore. L'industrie européenne se présente avec 3 projets de développement d'avions existants (Mercury, BAC 111 et Trident). Il faudra en outre trouver une solution européenne au problème ouvert par la coopération italienne avec Boeing sur le programme 7 x 7 (avion trimoteur d'environ 200 places), compte tenu de la concurrence qu'un tel programme pourrait faire à un autre programme européen, l'Airbus, dans sa version B 10 de capacité réduite, qui est envisagé.

Enfin il faudra que l'Europe mette tout en oeuvre afin que l'expérience Airbus, la plus importante parmi les coopérations tentées jusqu'ici, reçoive tout le support nécessaire à son succès définitif.

Dans le troisième cas, Concorde demeure le seul programme existant et ses perspectives sont difficiles à définir avant son entrée effective en service. Les décisions à prendre dans ce domaine des longs courriers, semblent donc porter sur le lancement d'un nouveau programme, quadrimoteur de capacité de 200 places, qui pourra prendre la succession des 707 et DC 8. Ici encore Airbus semble pouvoir fournir la base d'étude la plus intéressante avec sa version B 11.

2. Les principes devant inspirer le programme commun

Cet ensemble de problèmes et de choix à effectuer devront être affrontés selon les principes suivants :

- la totalité des activités industrielles dans ce domaine, y compris celles faites en coopération avec l'industrie des pays tiers, doit être insérée dans le cadre cohérent d'un programme global;
- la répartition des travaux doit être réalisée de la façon la plus équilibrée possible afin de respecter les capacités et les potentialités de chaque partenaire;

- cette répartition doit être effectuée, en outre, en tenant compte de l'échelonnement dans le temps de la réalisation du programme commun afin d'assurer à chaque partenaire un plan de charge équilibré pour l'ensemble de la période en cause;
- les conséquences de la réalisation d'un programme commun pour les avions de transport civil seraient extrêmement importantes pour le sous-secteur des propulseurs car l'élargissement de ses débouchés lui permettra de mieux assurer son indépendance technologique qui pourrait être mise en cause par une trop forte dépendance à l'égard de l'industrie des Etats-Unis. En effet le sort des sous-secteurs "cellules" et "propulseurs" est mutuellement lié de façon si étroite que l'un ne peut survivre sans l'autre;
- les conséquences d'un tel programme au niveau du sous-secteur "équipements" devront être considérées afin de promouvoir les coopérations appropriées en vue de la réalisation de certains systèmes et sous-ensembles destinés aux avions et moteurs du programme commun;
- compte tenu de l'imbrication industrielle entre activités civile et militaire, l'équilibre recherché ci-dessus sera considérablement facilité, si des progrès parallèles sont atteints dans le domaine de la construction aéronautique militaire.