

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

**PIRA**

**INFORMATION  
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG  
INFORMATION MEMO**

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

Brussels, May 1976

A JOINT STRATEGY FOR MEETING THE GROWING PROBLEMS FACING THE  
EUROPEAN AEROSPACE INDUSTRY

In October 1975 the Commission submitted to the Council an action programme for the European aerospace industry. Since then, as described below the European aerospace industry's problems have grown. The Member States (in the Council) have not yet examined in detail the substance of the action programme proposed by the Commission; instead they have tended to take uncoordinated action to deal with the problems.

1. The aerospace industry's problems

The general economic crisis and the increase in the price of fuel continue to have serious effects on the air transport industry.

The airlines, most of which have produced unsatisfactory results and are in a poor financial position, are tending to slow down their fleet purchasing programmes and are reluctant to make future commitments or even to specify their future needs in detail because they find it difficult to estimate future market trends. This situation affects the industry. In Europe as in the United States the industry is concentrating studies and project work on further developments of existing aircraft rather than entirely new ones. The aim is to offer aircraft with better direct operating costs and lower noise and emission levels, with research directed towards new and more radical designs postponed until the time comes for aircraft of a new generation. According to the manufacturers this should make it possible to deal with the problems of maintaining employment while minimizing financing requirements. For employment and financing remain the two major problems of the industry, which is experiencing a significant drop in sales, and consequently, in workloads, whilst R & D costs are rising more rapidly than inflation. The problems differ in degree on the two sides of the Atlantic.

The American industry, which dominates the world market, fears an erosion of its privileged position to the benefit of its European competitors from which it fears a sales offensive supported by an interventionist policy on the part of the public authorities. Itself in serious financial difficulties, it is seeking to cooperate with the European industry in order to kill two birds with one stone - namely maintain its market leadership and to gain access to European government money.

The European industry suffers from a productivity gap from over-capacity and has to solve the basic problem of how to secure real market prospects (and, consequently, employment prospects) without being forced to reduce its production capacity substantially and without ultimately becoming merely a subcontractor of the American industry.

./.

## II. Different approaches taken by the Community's member countries

The United Kingdom industry and the British trade unions have clearly stated that they are in favour of a policy on European cooperation based on existing and promising programmes, particularly the Airbus - i.e. current version and any future developments.

The German Government has also come out in support of the European programme.

The Netherlands Government has stated specifically that, under the Resolution of 4 March 1975, it wants a discussion in the Council of any future programmes.

In Italy the industry, with aid from the State, is still looking into the possibility of cooperating with Boeing on the 7 x 7 programme.

In France, Dassault and Aérospatiale, under Government auspices, continue their talks, with Douglas and Boeing respectively with cooperation agreements in view.

- Dassault and Douglas are negotiating about a possible medium-haul aircraft developed from the Mercure but with a new engine and wing.
- The Aérospatiale/Boeing negotiations are about a short-/medium-haul aircraft developed from the 737, namely the 7N7, also with a new engine and wing.

In the first case project leadership would go to the French, in the second to the American, industry.

In addition, the negotiations between Aérospatiale and Boeing are believed to cover cooperation on a project based on the Airbus, namely the B 10 development, a 210-seat medium-haul aircraft. However, this collaborative project appears to pose significant problems since it implies prior agreement with the other European partners in Airbus Industrie and also raises the question of project leadership as Boeing does not appear to be willing to play a subordinate role in a collaborative programme.

Once again, therefore, solutions are being sought through different strategies within the Community. There are those who feel that cooperation within Europe can provide the solution to employment and market problems, since it could now reap the benefit of the great efforts of earlier years; others feel that only an agreement with the American industry can provide a solution.

## III. Common strategy proposed by the Community

The Commission of the European Communities has sought to combine these two points of view by putting a proposal to the European industry and the Community governments to formulate a joint cooperation strategy and tackle problems relating to cooperation with the American industry together. In this way Europe could attain a size sufficient for it to negotiate on an equal footing and safeguard its prospects.

It is probable that where new projects are concerned, air transport industry's present problems, together with the effects of inflation and the general rise in costs, will inevitably lead to some degree of cooperation and complementarity between the European and American industries and their products. Under these circumstances the old dispute about the advisability of total European self-sufficiency now has little point. But there is great danger in the way in which, apparently, this cooperation is being approached.

If the industry of one European country enters into a cooperation agreement with an American partner we must assume that the aircraft industries of other Community countries will do likewise with other American companies on competing programmes. The result would be to encourage competition in Europe and on outside markets between the strong American aircraft constructors who, once they had benefited from our market, could use our production capacity, our technological capabilities and our sources of public finance in a game in which, given the differences in size and productivity, Europe could play only a secondary role. This would seem to be even more pronounced and give more reason for concern when one looks to the future, particularly that point in time when new-generation aircraft have to be produced. It is reasonable to ask whether a divided Europe will have the strength and skill needed to tackle the new objectives with sufficient impetus, so as not to become mere sub-contractors to their American partners.

---

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, mai 1976

**UNE STRATEGIE COMMUNE FACE AUX DIFFICULTES CROISSANTES DE  
L'AERONAUTIQUE EUROPEENNE**

La Commission a soumis au Conseil en octobre 1975 un programme d'action pour l'aéronautique européenne. Depuis lors, comme il est indiqué ci-dessus, les difficultés de l'industrie aéronautique européenne se sont accrues. Les Etats membres n'ont pas encore engagé quant au fond, au sein du Conseil, l'examen du programme d'action proposé par la Commission; ils ont en fait eu la tendance à agir en ordre dispersé pour faire face à ces difficultés.

**I. Les difficultés de l'industrie aéronautique**

La crise économique générale avec l'augmentation du prix du carburant continue à marquer profondément la situation du transport aérien.

Les compagnies aériennes, dont la plupart présentent des résultats d'exercice et des situations financières difficiles, tendent à ralentir leurs programmes d'achat de matériel de transport et sont réticentes à prendre des engagements pour l'avenir, et même à définir exactement leurs besoins futurs, car elles ont des difficultés à apprécier l'évolution future du marché.

L'industrie ressent les effets d'une telle situation. En Europe comme aux Etats-Unis elle oriente ses études et ses projets plutôt sur le développement d'avions existants que sur des avions entièrement nouveaux. L'objectif est de proposer des avions améliorés au point de vue des coûts directs d'exploitation et des nuisances, reportant la recherche de nouvelles solutions plus radicales à une époque plus lointaine, lorsqu'il s'agira de concevoir des avions d'une nouvelle génération. Ceci, d'après les constructeurs, devrait permettre d'affronter les problèmes du maintien de l'emploi en minimisant les besoins de financement.

Emploi et financement demeurent en effet les deux problèmes majeurs de cette industrie qui voit d'une part une baisse importante des ventes, et donc des plans de charge, et d'autre part une augmentation des coûts de R. D. plus rapide que l'inflation. Des deux côtés de l'Atlantique ces problèmes sont posés de façon différente.

L'industrie américaine qui domine le marché mondial craint de voir s'affaiblir sa position privilégiée au profit de ses concurrents européens, dont elle redoute une offensive commerciale soutenue par une politique interventionniste des pouvoirs publics. Ayant de graves difficultés financières, elle cherche à coopérer avec l'industrie européenne pour atteindre deux objectifs à la fois: celui du maintien de sa position dominante sur les marchés et celui de l'accès aux sources de financements publics provenant des gouvernements européens.

L'industrie européenne pour sa part, souffrant d'une infériorité de productivité et d'une surcapacité de production manifeste, a un problème primordial à résoudre comment assurer des perspectives valables de marché et donc d'emploi, sans être contrainte à des réductions importantes de capacité de production et sans devenir à terme un simple sous-traitant de l'industrie américaine.

## II. Les approches différentes des pays membres de la Communauté

L'industrie britannique, ainsi que les syndicats de ce pays, se sont prononcés clairement en faveur d'une politique de coopération européenne autour des programmes existants et prometteurs, et notamment l'Airbus dans ses versions actuelles et dans ses éventuelles versions dérivées.

Le gouvernement allemand également s'est prononcé pour le support de ce programme européen.

Le gouvernement néerlandais a manifesté concrètement son désir de voir s'ouvrir au sein du Conseil une discussion sur les programmes futurs en application de la résolution du 4 mars 1975.

En Italie, l'industrie, avec l'aide de l'Etat, poursuit l'étude d'une coopération avec Boeing sur le programme 7 X 7.

En France, Dassault et l'Aérospatiale, patronnées par les autorités gouvernementales, poursuivent leurs contacts respectivement avec Douglas et Boeing afin de parvenir à des accords de coopération.

- Dans les négociations Dassault/Douglas l'objet serait un avion moyen courrier dérivé du Mercure avec un nouveau moteur et une nouvelle voilure
- Dans les négociations Aérospatiale/Boeing l'objet serait un avion court/moyen courrier dérivé du 737, le 7N7, également muni d'un nouveau moteur et d'une nouvelle voilure.

Dans le premier cas la maîtrise d'oeuvre resterait à l'industrie française, dans le deuxième cas elle reviendrait à l'industrie américaine.

En outre, les négociations Aérospatiale/Boeing porteraient aussi sur une coopération à partir du programme Airbus, et notamment sur un dérivé, le B 10, avion moyen courrier de 210 places. Cette dernière coopération semble cependant présenter des problèmes importants, car elle implique un accord préalable des autres partenaires européens dans Airbus Industrie et elle pose le problème de la maîtrise d'oeuvre, Boeing ne paraissant pas disposé à participer en position subordonnée dans un programme de coopération.

Il faut donc constater qu'une fois de plus la recherche des solutions est faite suivant des stratégies différentes au sein de la Communauté. Les uns croient que la coopération intra-européenne peut fournir une solution aux problèmes d'emploi et de marché car elle peut maintenant bénéficier des grands efforts consentis les années précédentes, les autres estiment que c'est seulement en recherchant un accord avec l'industrie américaine qu'on peut atteindre une telle solution.

## III. La stratégie commune proposée par la Communauté

Pour sa part, la Commission des Communautés Européennes a fait la synthèse entre ces deux optiques en proposant à l'industrie européenne et aux gouvernements de la Communauté d'établir une stratégie commune de coopération et d'affronter ensemble les problèmes de la coopération avec l'industrie américaine. C'est ainsi que l'Europe pourrait atteindre une dimension lui permettant de négocier sur un pied d'égalité et de sauvegarder ses perspectives d'avenir.

Il est en effet probable que les difficultés que connaît actuellement le transport aérien d'une part et les effets de l'inflation et de l'augmentation générale des coûts d'autre part, rendent inévitable pour les nouveaux programmes un certain degré de coopération et de complémentarité entre la production européenne et la production américaine. Dans ces conditions, l'ancienne querelle sur l'opportunité d'une indépendance totale européenne n'a peut-être plus beaucoup de sens. Mais ce qui demeure chargé de risques graves est la manière suivant laquelle on semble s'acheminer vers cette coopération.

Si l'industrie d'un pays européen conclut des accords de coopération avec un partenaire américain, il faut s'attendre à ce que l'industrie d'autres pays de la Communauté fasse autant avec d'autres partenaires américains sur des programmes concurrents. On aurait ainsi, en Europe et sur les marchés extérieurs, favorisé la compétition entre les puissants constructeurs américains qui, après avoir bénéficié de notre marché, pourraient alors utiliser nos structures de production, nos capacités technologiques et nos financements publics, dans un jeu où les européens ne pourraient exercer qu'un rôle secondaire, vu les différences de taille et de productivité. Ceci semble être d'autant plus vrai et inquiétant lorsqu'on regarde l'avenir et surtout l'époque où il sera question de produire les avions de la nouvelle génération. On peut en effet légitimement se poser la question de savoir si ainsi divisés les Européens auront encore la maîtrise et le savoir-faire nécessaires pour affronter les nouveaux objectifs avec un poids suffisant, leur permettant de ne pas devenir de simples sous-traitants de leurs partenaires américains.