

8 novembre 1985 - Seul le prononcé fait foi

[Télécharger le .pdf](#)

Conférence de presse de M. François Mitterrand, Président de la République, à l'issue du 46ème sommet franco-allemand, sur la préparation du Conseil européen de Luxembourg et la coopération technologique européenne, Bonn, vendredi 8 novembre 1985.

Je commencerai également par remercier les journalistes des différents pays qui se trouvent ici et qui nous permettent ainsi d'engager un dialogue avec nos opinions publiques.

- Les remerciements que nous devons au Chancelier Kohl et au gouvernement ainsi qu'à ses collaborateurs ont été souvent répétés. Je n'insisterai pas davantage, sinon pour dire que nous avons trouvé ici l'accueil très agréable et très utile qui nous a été réservé depuis le premier jour. A chacune de ces réunions, on avance. Libre à chacun, naturellement, d'apprécier l'allure à laquelle on avance, de trouver que c'est trop lent ou que ce n'est pas assez vite. Mais on avance chaque fois sur la voie de la construction européenne et de la coopération franco-allemande. Pour cette rencontre de Bonn, je simplifierai la relation que je vais vous en faire autour de deux grands problèmes. Le premier : la préparation de la rencontre de Luxembourg, du sommet européen au début du mois de décembre. Le deuxième : l'Europe de la technologie. Bien entendu, d'autres sujets qui ne peuvent pas être systématiquement et arbitrairement ramassés sous cette rubrique ont été traités. Mais allons à l'essentiel et simplifions notre exposé.

- La préparation de la rencontre de Luxembourg qui fait suite, comme vous le savez, aux décisions prises à Milan : l'essentiel tourne autour de ce que l'on appelle le grand marché intérieur. Mais il est un autre domaine aussi déterminant qui touche au développement d'un certain nombre de politiques communes.

- Je noterai l'environnement, les institutions encore une fois la technologie, et le débat sur le marché intérieur qui aura lieu, qui se poursuivra à Luxembourg, qui a été préparé par bien des rencontres préalables, qui fera l'objet d'un rapport extrêmement important de la Commission européenne. Ce marché intérieur suppose que soient résolues quelques questions, notamment sur l'harmonisation des législations, de certaines législations, pas de toutes. Je pense en particulier aux législations fiscales et sociales. J'ai dit harmonisation, je n'ai pas dit identification, uniformisation. Et si l'on parvient, comme je le pense, à une avancée significative dans la constitution de ce marché intérieur, commencé depuis longtemps avec les traités de Rome en 1957, trois prolongements s'imposent : le prolongement social, ce que j'avais appelé l'espace social européen en 1981, l'élément monétaire et l'élément technologique. J'y reviens toujours parce que c'est au centre de toutes nos préoccupations.

- De tout cela nous parlerons plus amplement lorsque nous serons à Luxembourg. Mais je puis dès maintenant vous informer que nous arriverons à Luxembourg avec diverses propositions communes franco-allemandes. Ces propositions franco-allemandes porteront sur les questions déjà traitées mais qu'il faut approfondir, comme celle de l'environnement. Je vais aborder dans un moment les accords sur la relation technologique franco-allemande avec les prolongements souhaitables sur le plan de la Communauté elle-même. Et enfin l'approche des institutions, la pratique des institutions, le Conseil européen, la Commission, le Parlement, ou le cas échéant la

réforme des institutions.\

Parlons maintenant de l'Europe de la technologie et de l'approche franco-allemande. Cette Europe de la technologie suppose en particulier qu'il y ait une façon de vue commune entre l'Allemagne et la France. C'est le cas pour Eureka. Les réunions de Paris, puis de Hanovre ont été très productives. Il y a, il y aura des participations financières publiques françaises et allemandes. Nous avons constaté que le travail accompli à Hanovre sur la participation allemande était tout à fait remarquable.

- Dix projets ont été retenus, beaucoup d'autres pistes ont été ouvertes, bref, l'Europe en question prend conscience. Il reste à prévoir et à mettre au point l'organisation même d'Eurêka. Comme vous le savez, 18 pays y prennent part et ces 18 pays doivent maintenant établir la nature de leurs relations avec les structures existantes, en particulier la Communauté elle-même. La discussion sur cette structure a vu des positions allemandes et françaises s'identifier.

- Un premier point de repère étant donné - la vérité de La Palisse : 18 ce n'est pas 12 - on est obligé d'examiner un organisme minimum qui dépasse les limites de la Communauté sinon on devrait réduire le développement d'Eurêka aux limites de la Communauté de Bruxelles. Mais la deuxième donnée, aussi importante que la première, c'est que rien ne serait possible, et rien d'ailleurs n'est souhaité, qui puisse en quoi que ce soit éloigner Eurêka de Bruxelles et donc de la Commission de Bruxelles, des institutions existantes. Ces deux données ne sont pas contradictoires, elles sont complémentaires. Dans notre conversation avec M. le Chancelier Helmut Kohl nous avons retenu l'idée suivante sur le secrétariat qui devrait être constitué : un secrétariat original, particulier, un secrétariat léger, peu nombreux, car il ne faut pas oublier que l'un des ressorts d'Eureka tient aux ententes entre entreprises. Et comme il faut que cela soit très européen - nous travaillons dans ce sens et il me semble - il m'a semblé avec le Chancelier Kohl qu'il vaut mieux rapprocher ce secrétariat des endroits où l'Europe se trouve dans sa plus grande étendue, c'est-à-dire le Conseil de l'Europe, le Parlement, je veux dire Strasbourg. Bien entendu, cette suggestion est soumise à l'appréciation des seize autres partenaires et eux seuls avec nous sont en mesure d'en décider.\

Nous avons également décidé d'accroître notre coopération dans le domaine aéronautique. Pour l'aéronautique civile c'est tout à fait clair. Nous sommes d'accord pour prévoir un élargissement de la gamme Airbus. Si l'on veut employer une autre image : assurer la descendance d'Airbus actuel. Nous connaissons la remarquable réussite des différents types d'Airbus, A 300, A 320, et il faut que Airbus de la fin du siècle entre 1990 et l'an 2000 soit assuré pour que les clients d'Airbus sachent qu'il y aura une suite.\

Pour la version militaire vous connaissez le débat qui s'est ouvert sur l'avion de combat européen. Contrairement à ce qui est souvent cru il n'y a pas eu de rupture par rapport à une situation antérieure étant entendu que d'un côté quelques pays comme l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie fabriquaient des types d'avions et que la France en fabriquait d'autres. C'est cela la situation depuis de longues années. Il n'y a donc pas, je le répète, rupture d'une situation antérieure. Il y a tentative pour changer cette situation et c'est cette tentative qui n'a pas abouti.

- D'un côté, il y a l'association de l'Allemagne, de la Grande-Bretagne, de l'Italie et de l'Espagne dont la France s'est tenue à l'écart. Si je voulais résumer ma pensée, je dirais simplement que nous ne parlons pas du même avion. Ce qui existe depuis plusieurs décennies c'est que les uns fabriquent un avion lourd à un moment donné, alors que les autres fabriquent un avion léger. Et quand l'un et l'autre avion - le lourd et le léger - arrivent à l'usure, à leur fin de durée, qu'à ce moment-là on remplace l'avion, on prévoit remplacement et les objectifs européens ne se retrouvent pas. C'est pourquoi j'ai écrit, il y a quelques semaines, au Chancelier Kohl pour lui soumettre une idée.

- Puisque depuis déjà longtemps ces avions qui ne sont pas du même type se fabriquent séparément, puisqu'il n'y a pas d'avion européen, essayons de planifier ce qui devra se passer pendant les décennies prochaines et rapprochons peu à peu les échéances : celle à laquelle il faudra remplacer les avions lourds et celle à laquelle il faudra remplacer les avions légers. Et en rapprochant ces échéances dans les années qui viennent, en ce cas dans les quinze années qui

nous separent du siecle prochain, nous arriverons au moment ou on remplacera en meme temps l'avion lourd et l'avion léger. A ce moment-là, il n'y a aucune raison de ne pas le faire ensemble. Pour que chacun démontre sa bonne volonté j'ai demandé dès maintenant que la France puisse prendre une participation, un pourcentage de construction de l'avion fabriqué par l'Allemagne, l'Angleterre, l'Italie et l'Espagne, je pense à dix pour cent. Je suis prêt à le faire, la France est prête à le faire. Si ce n'est pas 10 %, ce sera 5 %. Ce qui est important, c'est le symbole et la France ne demande rien en échange, elle ne demande pas de modifier les structures prévues par les quatre pays en question.

- Parallèlement la France est prête à ouvrir une participation des pays en question à la construction de l'avion français, comme cela les bonnes habitudes se prendront. Après avoir écrit au Chancelier Kohl, j'ai confirmé cette intention en adressant une lettre aux douze pays concernés. J'ai reçu la réponse du Chancelier Kohl avant la rencontre de Bonn d'aujourd'hui et elle m'était apparue comme s'engageant dans cette voie. Je n'ai pas reçu d'autres réponses en dehors de celle, positive, de l'Espagne.\

Bon, j'en ai terminé. Que cette conférence de presse ne dure pas trop longtemps et le Chancelier Kohl a des choses à vous dire. Je me contenterai d'énumérer en disant que nous avons aussi parlé des trains à grande vitesse et du triangle Colombus, Ariane, Hermés.

- Enfin, hors de ces sujets, nous avons mis au point une idée très particulière et très intéressante, celle des volontaires du développement, c'est-à-dire des jeunes Allemands, des jeunes Français qui sont préparés à l'heure actuelle à se rendre au début de l'année 1986 en Afrique pour contribuer au développement des pays qui souffrent particulièrement du sous-développement.\