

Bulletin européen

TRIBUNE LIBRE FONDÉE EN 1950 PAR J. CONSTANTIN DRAGAN

EUROPE 2000: Le défi technologique

de Paolo Barbi

Le mois de septembre s'est conclu à Bruxelles par la «Semaine technique ESPRIT» dans le cadre du problème actuellement le plus important des points de vue tant économique que social et politique. Octobre, par contre, s'est ouvert avec le symposium «Europe 2000: le défi technologique» organisé à Strasbourg par le Parlement Européen en concomitance avec le débat parlementaire sur la «Communauté technologique».

Pour ce qui concerne la «Semaine», plus de 600 représentants d'universités et d'entreprises se sont réunis autour du commissaire M. Karl Narjes: étaient présents, entre autres, le président de Philips, M. Dekker et celui de Thomson, M. Aigrain. Les accords sur l'initiative communautaire et sur son fonctionnement au cours de la première année d'activité effective ont été unanimes. (Et dire que le commissaire Davignon et le Parlement Européen de l'époque durent peiner pendant trois longues années entre 1981 et 1984 pour convaincre les gouvernements des Dix à lancer cette initiative...)

L'«Esprit» concerne, comme on le sait, les technologies de l'information et intéresse, donc, un secteur très vaste de chercheurs et d'entrepreneurs: tous - je dis bien tous, sans aucune exception, même les Anglais - ont reconnu la nécessité impérieuse de procéder communautairement, c'est-à-dire suivant la méthode de préparation, de déci-

sion et d'organisation proposée par la Commission de la CEE. Et tous ont demandé la pleine réalisation d'un grand marché européen unique comme condition indispensable pour le développement des entreprises européennes dans des dimensions adéquates pour affronter les concurrents japonais et américains sur les marchés internationaux.

Lors de la conférence de presse qui a suivi, il a été demandé aux industriels quelle sera leur attitude vis-à-vis de l'initiative «Eureka». Les réponses ont été prudentes, par le fait en particulier - comme il l'a été affirmé avec raison - que le projet n'est pas encore suffisamment défini.

Mais tous - une fois encore *tous*, le représentant français M. Aigrain inclus - ont déclaré que l'adoption du système communautaire serait, là aussi, souhaitable et que la Commission CEE devrait, de toute façon, avoir une fonction pilote.

Tant les scientifiques que les entrepreneurs réclament, donc, le renforcement de la Communauté technologique, suivant les procédures et le système supranational: en raison, justement, des expériences positives déjà faites.

Le Parlement Européen pense cependant - comme l'exigent sa fonction et son devoir - aux actions futures et continue à pousser le Conseil des ministres sur la voie de la politique communautaire pour la technologie et insiste sur la nécessité de créer

une véritable Communauté technologique européenne. C'est dans ce cadre que se sont situés le symposium du 7 octobre et le grand débat parlementaire des jours suivants sur la base de pas moins de douze relations approfondies et détaillées.

La plus importante est celle du président de la Commission industrielle, le libéral français, M. Poniatoski (ex ministre de Giscard). Il faut cependant citer celles également importantes du démocrate-chrétien allemand, M. Münch sur la création d'un «espace européen de la recherche», du socialiste anglais, M. Mc-Mahon sur l'impact des nouvelles technologies de l'information sur les systèmes scolaires et, en général, sur l'information des jeunes, du démocrate-chrétien italien, M. Ciancaglini sur les conséquences sociales des nouvelles technologies, ainsi que celle du communiste, M. Barbarella sur le financement triangulaire (Communauté, Etats, entreprises) de l'innovation technologique.

Toutes ces relations coïncident sur certains points fondamentaux:

- la constatation que l'état d'infériorité de l'Europe par rapport aux USA et au Japon dépend de la division de ses activités de recherche, de l'absence d'un marché interne unique, de la dispersion de ses efforts intellectuels et financiers;
- il faut éliminer les obstacles au transfert des résultats de la recherche et des innovations technologiques;
- une politique communautaire de la recherche est absolument indispensable, comme fruit d'une volonté politique démocratiquement exprimée (au sein du Parlement Européen) et d'un dialogue de plus en plus ouvert au niveau aussi bien parlementaire que syndical et entrepreneurial;
- il faut des investissements communautaires importants (par l'entremise, entre autres, de la Banque Européenne des Investissements et du «Nouvel Instrument Communautaire», c'est-à-dire ce que l'on appelle le «guichet Ortoli»), qui soient en mesure non seulement d'intégrer, mais aussi d'influencer ceux qui proviennent des bilans nationaux et des entreprises.

La création d'un «espace scientifique européen» exige, tout d'abord, un organisme communautaire de coordination capable d'harmoniser les actions nationales de recherche dans le cadre d'une stratégie commune et de contrôler sa réalisation.

Cette action communautaire doit viser à:

- développer les infrastructures d'information sur les technologies et sur l'exploitation des brevets;
- éliminer les obstacles aux échanges de technologies aussi bien entre les différents Etats membres qu'entre la recherche fondamentale, la recherche appliquée et le développement suivant les demandes du marché;
- renforcer la coopération entre universités, instituts de recherche et entreprises;
- assurer des capitaux des risques adéquats pour les innovations prometteuses et pour la création d'entreprises ayant une vocation innovatrice;
- ouvrir le marché des nouvelles technologies et des nouveaux produits au niveau communautaire, dans le domaine, également, des appels d'offre publics.

Une proposition de Poniatoski suscite, cependant, surprise et perplexité: associer aux divers projets les pays de l'Europe orientale qui désirent y participer.

Soyons réalistes. Plusieurs d'entre eux, probablement, le désireraient, mais il leur sera interdit de le faire (le Comecon n'est pas là pour rien!).

Ou alors, si on le leur permet, ce ne sera que pour acquérir aisément de nouvelles technologies ou pour créer des obstacles sur le chemin de la Communauté occidentale.

A moins que l'on ne songe à la libération des pays de l'Est de la domination de l'impérialisme communiste soviétique...

P. B.

(de «Il Tempo», 22.10.85)

L'AUTOMOBILE EUROPEENNE PERD DES COUPS

de Manlio Contri

Comment va l'automobile européenne? La réponse, sans faire de longs discours, est qu'elle ne se porte pas trop bien ou, plus exactement, qu'elle «perd des coups», pour utiliser un terme technique du secteur.

Cette crise intéresse, plus ou moins, toutes les marques, même les plus importantes, avec quelques exceptions seulement. Qui sont les concurrents sur ce marché très appétissant?

Cette fois-ci les deux grands blocs politiques de l'Est et de l'Ouest sont hors du jeu. D'autres équipes sont sur le terrain.

D'un côté, les Etats-Unis; de l'autre, le Japon. Au milieu, se trouve l'Europe. Non pas l'Europe communautaire, bien que par une coïncidence il se trouve que les plus gros constructeurs d'automobiles du Vieux Continent s'identifient avec les pays de la CEE.

Il s'agit de toute l'Europe en deçà du rideau de fer, avec un marché potentiel de 350 millions d'habitants. De l'autre côté, un marché de 220 millions d'habitants des Etats-Unis (plus les 25 millions du Canada) et les 115 du Japon.

Deux marchés qui sont presque identiques quant à leur population. Le gâteau de l'automobile fait envie à tout le monde.

Cela fait désormais des années qu'outre les voitures de grosses cylindrées classiques du marché américain, les USA ont commencé, directement ou par l'entremise de filiales, à fabriquer des voitures pouvant concurrencer les petites voitures européennes. Les Japonais essaient, quant à eux, depuis plusieurs années de pénétrer dans le marché européen.

C'est une politique (on pourrait même parler de guerre) qui commence à donner ses premiers résultats à ceux qui sont descendus sur le terrain.

Ceci est confirmé par le fait que les prix sont moins rigides qu'autrefois. Campagnes de réductions, offres très avantageuses pour ceux qui, en échange de la nouvelle voiture, remettent la vieille même si elle est réduite à une épave, escomptes sur les intérêts, paiements échelonnés sans frais supplémentaires. Bref, le client qui fait toujours bien ses comptes, s'est aperçu que lorsqu'il s'agit d'acheter une voiture auprès des grandes maisons telles que Ford, Peugeot ou Fiat, le prix de vente n'est plus immuable et qu'il peut obtenir des réductions même considérables.

Il s'agit d'une négociation genre «foire de village» qui, bien sûr, ne concerne pas les marques «nobles» telles que Jaguar, Porsche ou Daimler Benz, ou les voitures de grosse cylindrée, mais toutes celles de petite et moyenne cylindrée, à savoir les voitures produites en série et dont les fabricants sont désormais engagés dans une bataille féroce pour la conquête ou la défense de leur part de marché.

Dans leur ensemble, ces maisons européennes ont perdu, en 1984, 4 milliards de marks (l'équivalent de 2 700 milliards de lires italienne). Quant aux années précédentes, la situation n'était certes pas meilleure. Aussi bien en 1982 qu'en 1983, les pertes globales se sont élevées à 600 millions de dollars (1 100 milliards de lires).

Comment vont, par contre, les attaquants. Etats-Unis et Japon? Aux Etats-Unis, le secteur de l'automobile réalise actuellement des recettes énormes. General Motors (propriétaire d'Opel), le plus gros fabricant de voitures au monde, a réalisé, en 1984, à lui seul, un bénéfice de 4,5 milliards de dollars. Les six principaux producteurs de grande série européens sont menacés par un déficit énorme. Deux groupes seulement ré-

sistent: Volkswagen, grâce au succès constant dans les ventes de la «Golf» et Fiat, grâce au boom dans les ventes de la «Uno». Les deux maisons françaises Renault et Peugeot traversent, par contre, un mauvais moment et travaillent pratiquement à perte.

La situation la plus grave est celle de Renault, société d'Etat; qui perd six mille francs (un million trois cent mille livres) pour chaque voiture fabriquée.

Mais quelles sont les raisons de cette crise européenne? D'après les spécialistes américains, le motif est bien simple: les usines européennes produisent trop de voitures ou bien, en d'autres termes, il y a trop d'usines en Europe. On pourrait ajouter trop de frais généraux et trop de frais de marketing.

L'Europe a actuellement un excédent de capacité de production de l'ordre de deux millions et demi de voitures par an. Etant donné l'impossibilité de réduire la main-d'oeuvre, on en est réduit à fabriquer plus que le nécessaire pour être ensuite obligé à affecter des sommes énormes pour le stockage et se libérer de cette production en excédent en abattant les prix. En conclusion, tout le monde perd de l'argent, y compris les entreprises européennes de Ford et General Motors.

Cette baisse préoccupante des bénéfices de l'industrie automobile européenne ne dépend cependant pas d'un retard technologique vis-à-vis des Etats et du Japon. Au contraire, l'industrie européenne est technologiquement la plus avancée du monde. Personne d'autre n'est en mesure de fabriquer des voitures meilleures que les voitures européennes. Les Européens fabriquent donc mieux et dans des quantités plus élevées par rapport aux Etats-Unis, au Canada et au Japon.

Les chaînes de montage européennes ont produit, en 1984, plus de dix millions d'exemplaires de voitures. Les Etats-Unis et le Canada n'ont pas atteint ensemble les neuf millions; le Japon un peu moins de sept millions et demi.

Mais revenons au problème réel, c'est-à-dire à celui de la vente avec, bien sûr, une marge suffisante de bénéfice et à ce qui est devenu une véritable guerre des prix.

Les modèles de luxe sont vendus sans aucune difficulté, même à des prix exorbitants. C'est pour les voitures de grande série

que naissent les problèmes. La «perte de coups» de l'industrie de l'automobile européenne, qui met en danger son propre futur et celui de millions de personnes qui y travaillent, est provoquée par une diminution du nombre d'acheteurs.

Cela est essentiellement dû aux Japonais qui offrent des modèles intéressants et concurrentiels et à leur stratégie de vente particulièrement énergique. L'industrie japonaise a enlevé aux Européens d'importantes parts de marché en Afrique, en Amérique du Sud, en Extrême-Orient. Aux Etats-Unis, ils ont réussi à réduire de moitié les ventes de Volkswagen et à supprimer presque totalement celles de Fiat; soit, en chiffres, un million et demi de voitures que les Européens ne sont plus en mesure d'exporter.

Les Japonais ont également réussi à pénétrer en Europe, le berceau où est née la voiture il y a cent ans. Depuis 1975, ils ont doublé leur présence avec la vente d'un million de voitures par an, un dixième de l'ensemble du marché: une part assez proche de celle de l'un des six pays producteurs les plus importants d'Europe.

La menace japonaise a intensifié la lutte entre les concurrents européens, notamment Ford avec sa «Fiesta», General Motors avec sa «Corsa», Renault avec sa «R 5» et Fiat avec sa «Uno». Pour participer à cette bataille, General Motors a créé une nouvelle usine à Saragosse en Espagne, destinée à la production de sa première petite voiture, la «Corsa». C'était une réponse à Ford qui avait donné l'exemple, quelques années plus tôt, avec son usine de Valence (Espagne) pour la fabrication de la «Fiesta». Grâce à ces deux voitures fabriquées dans un pays ayant un niveau salarial assez bas, les Américains ont rattrapé les entreprises qui avaient jusqu'alors dominé le secteur des voitures de petite cylindrée: Fiat, Peugeot, Renault et Volkswagen. General Motors a produit, en trois ans, plus de six cent mille «Corsa»: un esor productif qui n'a cependant pas été suivi d'un succès économique; mais, par contre, d'une perte d'un milliard de dollars.

Un tel déficit impose un changement d'orientation. Aujourd'hui on ne compte plus sur l'attaque et sur l'expansion, mais plutôt sur la coopération et, je dirais même, sur la fusion.

Ford avait entamé des négociations avec Fiat pour mettre sur pied une production commune. Volkswagen a étudié une combinaison avec l'entreprise espagnole Seat.

Voici un commentaire du journal «Die Zeit» de Hambourg: «Après les mines de charbon, les industries textiles, les aciéries et les chantiers, l'industrie de l'automobile européenne risque, elle aussi, de perdre sa compétitivité».

Comme on le sait, les grands Salons internationaux périodiques de l'automobile sont une sorte de thermomètre du secteur, un signe de sa vitalité.

Le Salon le plus récent, celui de Francfort, qui s'est tenu en septembre, n'a été positif que sur le plan des promesses pour le «futur». On a pu voir comment sera la voiture de l'an «deux mille»: voitures plus propres du point de vue écologique. Tous les fabricants ont, en effet, mis au point des systèmes pour réduire nettement les émissions de plomb.

Une autre nouveauté est représentée par les quatre roues motrices qui, autrefois réservées aux véhicules tout-terrain, se répandent de plus en plus pour rouler sur le goudron, même sur les modèles économiques, tels que la «Panda» 4x4 de Fiat. Les fabricants sont, en outre, à la recherche de

moteurs plus puissants et appliquent, pour cela, les turbocompresseurs actionnés par les gaz d'échappement.

Un système nouveau est celui des quatre soupapes par cylindre qui permettent au moteur de mieux respirer et de développer un nombre de chevaux équivalant à celui d'un groupe turbocomprimé similaire, tout en consommant moins.

Fiat a présenté au Salon de Francfort sa gamme complète de voitures, fruit d'un progrès technique constant. Parmi les différentes versions de la «Uno», de la «Ritmo», de la «Gamma» et de la «Regata»; le modèle qui a cependant attiré le plus d'attention est celui de la «Uno» équipée du moteur Fire.

Il ne s'agit pas d'un moteur révolutionnaire; en effet depuis la construction du premier moteur pour voiture à la fin du siècle dernier, jusqu'à nos jours, il n'a été lancé pratiquement rien de substantiellement nouveau. Le moteur à rotation Wankel, après un succès initial, a déjà fait son temps. Les moteurs sont toujours traditionnels avec les cylindres en ligne ou en «V», mais le monobloc résiste, cependant, depuis un siècle. On peut toutefois affirmer que le Fire est un moteur extrêmement avancé.

Voyons comment le décrit Fiat elle-même:

Moteur FIRE 1000

Fully Integrated Robotized Engine

Le moteur Fire 1000 est le chef de file d'une nouvelle génération de moteurs Fiat Auto dans la catégorie de cylindrée d'un litre environ. C'est un moteur extrêmement avancé. En effet, le choix des études de conception et celui des techniques d'expérimentation qui ont permis sa réalisation, ont atteint les objectifs fixés: poids réduit, rendements élevés, basse consommation spécifique.

La dénomination FIRE 1000 est une référence directe aux systèmes de production automatisés et hautement robotisés qui représentent l'un des éléments les plus intéressants du nouveau moteur. FIRE est la synthèse des initiales de: Fully Integrated Robotized Engine.

Les principaux points forts du moteur FIRE 1000 peuvent être résumés comme suit:

- grande sophistication technologique dès la phase de projet et d'expérimentation (utilisation du laser holographique et des techniques les plus avancées en fait de calcul structurel)
- nombre réduit de composants: environ 30% en moins par rapport au moteur 1050 de la 127 (273 composants contre 368)
- compacité de dimensions et poids très réduit (69 kg seulement)
- performances d'excellent niveau (45 ch à 5000 tours; 8,2 mkg à 2750 tours)
- basse consommation (15% en moins par rapport aux moteurs actuels)
- absence presque totale de maintenance.

La production du nouveau moteur aura lieu à Termoli (Molise), dans une nouvelle usine hautement robotisée, qui sera la plus moderne au monde en raison de son efficacité et du modernisme des technologies appliquées.

La cadence de production pourra atteindre 3 moteurs à la minute (2500 moteurs/jours).

Le moteur FIRE 1000 a exigé un investissement global de 630 milliards de lires; 30 milliards pour le projet et l'expérimentation, 600 milliards pour l'usine.

Les principaux points du projet

1) Performance de tout relief

Puissance maxi de 45 ch, ce qui est une puissance nettement bonne pour la catégorie de voitures prise en considération. Couple maxi particulièrement élevé: 8,2 mkg à 2750 tr/mn seulement, avec une évolution vraiment exceptionnelle: entre 1200 et 5000 tr/mn (régime de puissance maxi), le couple est toujours supérieur à la valeur maximale (6,8 mkg) que le 903 actuel atteint à 3000 tr/mn. Ceci détermine une telle souplesse de marche qu'aux régimes bas et moyens (entre 1000 et 2500 tr/mn) le nouveau moteur peut en toute tranquillité être comparé à un moteur de cylindrée supérieure.

2) Basse consommation

La consommation spécifique est particulièrement basse. L'exceptionnelle souplesse de marche du FIRE 1000 rendra possible son utilisation avec des rapports de transmission relativement longs sans nuire aux performances et au profit de la consommation qui, à voiture égale, sera en moyenne de 10 à 15% inférieure à celle que réalisent les moteurs actuels.

3) Poids réduit et grande solidité

C'est le moteur le plus léger de sa catégorie: 69 kg (contre les 78 kg de l'actuel moteur 903 cm³ qui n'a que trois supports de banc). Ce résultat, ainsi que la plus grande garantie de durée et de solidité, a été possible grâce aux nouvelles technologies de calcul structurel, au dessin automatique et au laser holographique.

4) Nombre limité de composants

Par rapport au moteur 1050 de la 127 (également à 1 seul arbre à cames en tête et 5 supports de banc) le moteur FIRE 1000 présente 273 composants contre 368: soit une réduction de presque 30%.

Cette réduction a été réalisée grâce également à:

- commande directe des soupapes avec arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée
- pompe à huile calée directement sur le vilebrequin (aucun arbre auxiliaire)
- pompe à essence et distributeur d'allumage directement entraînés par l'arbre à cames (aucun renvoi)
- pompe à eau entraînée dans la fonderie du bloc et entraînée par la courroie de distribution.

FIRE 1000: L'histoire d'un projet

L'histoire du FIRE 1000 commence vers la fin de l'été 1980, avec la signature d'un accord Fiat-Peugeot pour le démarrage d'une coopération visant à la production d'un nouveau moteur de 1000 cm³, 4 cylindres, en mesure de répondre aux exigences des années 90 sous le profil des qualités spécifiques (rendement, poids, dimensions) et des technologies de production.

Sous l'aspect fonctionnel, le nouveau moteur devait viser aux objectifs suivants:

- poids inférieur aux moteurs de série de même cylindrée existants déjà;
- encombrement limité, pour être monté transversalement sur plusieurs modèles de voitures;
- puissance maxi d'environ 45 ch, mais sans dépasser les 5000 tr/mn, couple maxi aussi élevé que possible au nombre de tours le plus bas possible;
- limitation au minimum de la maintenance;
- répondeance aux normes CEE (04) en matière d'écologie;
- accès facile à tous les organes susceptibles de justifier une maintenance; démarrage facile aux basses températures.

Le nouveau moteur devait répondre à des conditions très particulières: notamment, étant destiné à une production de grande série, il devait permettre l'emploi de technologies avancées telles que la robotisation poussée des lignes de production.

Il devait, en outre, permettre des coûts de production limités grâce à: nombre limité de composants, réduction du nombre des usinages, réduction du poids des différents composants, simplification des opérations de montage.

Si, comme nous venons de le voir, les objectifs techniques étaient très ambitieux, un autre objectif, de caractère industriel, était tout aussi difficile à atteindre: le moteur FIRE 1000 devait être produit en version unique par Fiat et Peugeot qui, de toute façon, devaient utiliser des pièces interchangeables.

Fin juillet 1981, le premier moteur prototype était mis en marche sur un banc d'essai des laboratoires Fiat à Turin et soumis à la première mise au point.

Au cours des mois suivants, un énorme travail d'expérimentation était entrepris à Turin et à Paris, et à la fin de 1981, le moteur était presque prêt pour vérifier la conformité du moteur FIRE 1000 avec les objectifs fixés.

En fait, la réalité dépassait les prévisions les plus optimistes: une Panda équipée du FIRE 1000 avait obtenu une consommation inférieure de 15% à celles du moteur 903 cm³ de série.

M. C.

LA PENSEE DE LUIGI STURZO ET SON ACTUALITE EUROPEENNE

Pr Fernando Della Rocca

Don Luigi Sturzo croyait en l'Europe et en souhaitait l'unité dès la fin de la Première Guerre mondiale.

Dans sa vision extrêmement clairvoyante des événements politiques et dans son évaluation historique des réalités qui s'ensuivaient, il considérait comme tout à fait indispensable, pour la survie de la civilisation européenne, l'unité des nations qui composent le Vieux Continent.

Il était cependant conscient des énormes difficultés qui jonchaient le chemin vers l'unité.

Lors de l'un de ses discours, courageux et fondamental, qu'il tint à Milan le 17 novembre 1918, il voulut souligner, à ce propos, les profondes transformations qui se produisaient, à cette époque-là, comme il l'affirma textuellement, «sur le sol de la vieille Europe», ainsi que l'impossibilité d'effacer «l'histoire que nous, en tant que vieille Europe, nous possédons». Il fallait, donc, former une conscience collective qui, devenant ensuite conscience européenne, puisse créer chez les peuples de chaque nation «un état d'âme nouveau» et empêcher «qu'il y ait encore, au sein de l'Europe civilisée, des nations subordonnées et des peuples opprimés». Il posait, lors de ce discours, des questions dramatiques et prémonitoires. «Pourquoi - déclara alors don Sturzo - les Allemands devaient-ils opprimer l'Irlande? Pourquoi la Bosnie et l'Herzégovine sont-elles traitées comme des territoires à annexer à l'Autriche pour des fins diplomatiques et le Turc commandait-il jusqu'à hier en Bulgarie et en Grèce, et l'Autriche a-t-elle dominé, jusqu'à ce jour, Trente et Trieste, et l'Alsace et la Lorraine furent-elles arrachées, à cause de la guerre, à leur mère patrie?».

La création de l'unité européenne devait être, pour don Sturzo, l'objectif fondamental de la Démocratie Chrétienne.

Ce parti, en tant qu'instrument de lutte politique, devait être en première ligne, sous deux formes et dans deux buts: a) - *l'animation* du processus d'intégration des différentes nations du Vieux Monde, afin d'accélérer la naissance de l'unité européenne dans chaque secteur de la vie humaine; b) - *le renforcement* maximal, sur le plan européen, des partis démocrates-chrétiens opérant déjà positivement dans quelques nations telles que, par exemple, l'Italie et l'Allemagne. Sous cet aspect, don Sturzo souhaitait la réalisation rapide de «l'Internationale Démocratie Chrétienne» qui, sur le plan opérationnel, et dans son unité (comme il en avait été pour l'Internationale Libérale et Socialiste) se mette au service de l'idéologie dont s'inspirent les partis démocrates-chrétiens.

D'après don Sturzo, la Démocratie Chrétienne italienne ne devait rien négliger dans la bataille (devenue désormais absolument vitale) pour l'Europe, afin d'assurer sa présence extrêmement efficace dans cette lutte. Il était particulièrement conscient qu'un tel engagement de la part de la Démocratie Chrétienne était plus que jamais qualifié et qualifiant pour les valeurs existant dans la civilisation européenne et qui sont, en grande partie, latine et chrétienne. Aujourd'hui, il faut - et sous cet aspect, la clairvoyance de don Sturzo est également évidente - mettre en pratique ces valeurs sans d'ultérieurs retards, en vue de l'affrontement épouvantable des deux blocs nord-américain et soviétique.

Les idées exprimées par don Sturzo après son retour (août 1946) de l'exil fournissent des orientations qui sont encore actuelles et précieuses pour l'interprétation de l'Europe.

Deux de ces idées sont particulièrement significatives:

a) Le Marché Commun qui, malgré ses limites et ses conditionnements, peut être considéré comme une réalité au sein de laquelle il est possible, dans une vision économique courageuse, de corriger les erreurs de l'étatisme et de rendre plus efficaces les échanges de la petite Europe dans les zones du dollar et du franc suisse, de manière à augmenter les investissements qui seront réciproquement utiles. «Le seul espoir - disait don Sturzo - nous vient, pour nous qui croyons en la liberté et qui ne craignons pas la liberté, du Marché Commun. Il ne sera pas facile, en régime de Marché Commun, d'é-

viter le harnais européen pour mettre en rang les Etats associés; mais l'étatisme mesquin, coûteux, dépensier, gaspilleur et prévaricateur ne survivra certainement pas dans la petite Europe!».

b) «Une Europe unifiée est une nécessité historique, d'autant plus que l'Europe traverse actuellement la crise la plus grave qu'elle ait jamais connue depuis la chute de l'Empire Romain».

F. D. R.

EUROPESSIMISME

Nous avons appris, lors d'une interview récemment accordée par Catherine Lalumière, secrétaire aux Affaires européennes du gouvernement français, au quotidien «Libération» qu'il règne, au sein de la Communauté, «une atmosphère sérieuse, parfois lourde, mais substantiellement très européenne».

Cette affirmation tombe à point nommé, car les choses étant ce qu'elles sont à l'heure actuelle, on aurait pu en tirer une impression tout à fait différente. On ne peut certes pas affirmer, en effet, que la préparation du prochain sommet, qui se tiendra au mois de décembre à Luxembourg, procède rapidement. Tout d'abord, le projet de la conférence intergouvernementale lancé lors de la réunion au sommet à Milan de juin dernier, n'a pas accompli ne serait-ce qu'un seul pas en avant; au contraire, il en a fait quelques-uns en arrière. Est venu se joindre, aux gouvernements réticents de la Grande-Bretagne, du Danemark et de la Grèce, celui de la France qui a manifesté une certaine perplexité sur ses objectifs (la réforme du Traité de Rome) et sur ses délais. La dernière réunion des ministres des Affaires étrangères n'a rien fait d'autre que de mettre en évidence ce qu'un quotidien américain bien connu a défini les propositions «peu populaires», c'est-à-dire les questions sur lesquelles le désaccord est clair et apparaît difficilement résoluble.

Voici une brève liste de ces propositions «peu populaires». Premièrement, la création d'un marché européen unique. La presse nous informe qu'une discussion très âpre a concerné la proposition de changer le langage du Traité de Rome (qui parle de la création d'un «marché libre» en Europe) et d'utiliser des expressions plus fortes telles que, par exemple, une «Europe sans frontières».

En ce qui concerne le processus décisionnel, tout le monde est d'accord sur le fait qu'il serait préférable de substituer la règle de l'unanimité actuellement en vigueur par celle de la majorité.

Mais les opinions sont redevenues divergentes sur le type de décisions pour lesquelles chaque Etat doit conserver son droit de veto. Une extension de ce problème est celle de la «différenciation», à savoir l'énumération des cas où un pays membre est autorisé à ne pas suivre les décisions communes: sur cette question, également, il y a de nombreuses divergences. Il est évident qu'il ne s'agit nullement de problèmes négligeables. Il faut ajouter, en outre, que lors de la réunion à Luxembourg, le motif fondamental des difficultés de la construction européenne s'est encore représenté: le désaccord entre le Conseil des ministres (c'est-à-dire les gouvernements nationaux) et les organes plus proprement «européens», c'est-à-dire le Parlement et la Commission. En ce qui concerne les pouvoirs du Parlement, le Conseil semble, en effet, s'être rangé, à une large majorité, sur des positions restrictives. Catherine Lalumière, elle-même, pose la question, dans l'interview dont nous avons parlé, la question en ces termes (en se référant au rôle du Parlement vis-à-vis de la réforme des Traités): «Les textes sont clairs. La réforme des Traités revient uniquement aux gouvernements, ce qui n'exclut pas une forme d'information régulière du Parlement européen, et pas même la prise en considération de quelques-unes des propositions contenues dans le projet Spinelli».

En outre, les polémiques sur le budget de la Communauté sont venues envenimer encore plus la situation. Le projet de bilan soumis au Parlement par le Conseil prévoit, en effet, pour l'année 1986, une dépense inférieure de 3 milliards d'Ecu par rapport aux propositions de la Commission. Or comment est-il possible - demandent les députés - de réduire les dépenses alors que: l'entrée de l'Espagne et du Portugal engendrera des augmentations sur tous les postes de frais courants; la Communauté doit encore respecter des engagements avec les fonds sociaux et régionaux pris les années précédentes; un pays membre, la Grèce, a déclaré à Milan qu'elle n'acceptera les réformes que si ces dernières incluront des augmentations des financements aux régions défavorisées (et il lui a été promis, en substance, qu'on agira dans ce sens)?

Entre-temps, il règne la guerre, entre le Conseil des ministres et la Commission, sur l'interprétation des Traités.

Et des épreuves importantes attendent la Communauté. Comme l'a dit, encore, Catherine Lalumière: «Il me semble que l'Europe n'est pas assez forte dans les négociations sur le Gatt». Alors que, par contre, les adversaires se préparent avec des armes bien fourbies aux prochaines négociations sur le commerce international.

Extrait de «Notizie ICIPEC» du 4 novembre 1985

A B O N N E M E N T S

<i>Italie:</i>		<i>Pays extra-européens:</i>	
ordinaire	lire 10000	ordinaire	USAS\$ 15
de soutien	lire 30000	de soutien	USAS\$ 40
<i>Autres pays européens:</i>			
ordinaire	ff. 120	(ou contre-valeur dans une autre monnaie européenne - ou dollars)	
de soutien	ff. 250		

L'abonnement souscrit sera valable pour toute l'année 1986. Le versement pourra être effectué directement soit par chèque bancaire, soit par versement sur le C.C.P. n° 36220002 à Rome au nom du «Bulletin Européen» - Foro Traiano, 1/A Rome.

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LA CONFERENCE INTERGOUVERNEMENTALE POUR L'UNION

de Riccardo Scarpa

La Conférence intergouvernementale, décidée au Conseil européen de Milan les 28 et 29 juin dernier, a commencé ses propres travaux le 9 septembre. Il faut signaler que malgré les promesses de quelques ministres des Affaires étrangères, le travail de cette Conférence s'oriente vers une direction totalement différente de celle qui découlait de la volonté exprimée par l'Assemblée du Parlement européen avec le Traité de l'Union que cette dernière a proposé aux Etats membres. En effet, alors que ce projet prévoyait un seul et unique instrument qui puisse modifier le tableau institutionnel, afin d'attribuer aux institutions supranationales de nouvelles compétences, de discipliner la coopération en politique étrangère et de défense, et de prévoir un système institutionnel pour le passage éventuel de la coopération à la compétence supranationale (action commune), les propositions présentées par les gouvernements scindent la coopération politique des problèmes de réforme institutionnelle, limitent de simples ajustements de ce qui existe déjà, tandis que la coopération n'a pas tellement pour but l'élaboration d'une politique

étrangère et de défense commune de la part du Conseil européen, mais bien, plutôt, de simples consultations afin d'éviter des heurts entre les politiques des Etats membres qui restent, de toute façon, bien distinctes.

Il n'est pas prévu, en conséquence de cela, comme, par contre, le prescrivait le projet de l'Assemblée, une forme quelconque de représentation diplomatique de l'Union en tant que telle, mais une simple collaboration entre les représentants des Etats membres.

Devant cette trahison possible (le gouvernement italien et, pour lui, le ministre des Affaires étrangères Andreotti, semblent approuver ces propositions), l'action du Parlement européen - dont le but est de ne pas se faire exclure du processus en cours - est particulièrement importante. C'est pour cette raison que l'on estime qu'il est utile d'informer sur les prises de position épistolaires, à ce propos, du président du Parlement européen et du président de la Commission institutionnelle de ce même Parlement.

R.S.

OUVERTURE DE LA CONFERENCE INTERGOUVERNEMENTALE

LETTRE DU PRESIDENT DU PARLEMENT EUROPEEN

A Monsieur Jacques F. Poos - Président de la Conférence des
Représentants des Gouvernements des Etats Membres

Strasbourg, le 7 septembre 1985

Monsieur le Président,

Au moment où va s'ouvrir sous votre présidence la conférence intergouvernementale, je signale une fois de plus à votre attention la résolution votée par le Parlement européen le 9 juillet dernier.

Notre Assemblée s'attend à ce que la conférence élabore un projet de traité unique opérant une réforme institutionnelle profonde prenant en compte le projet qu'elle a elle-même élaboré et approuvé.

Le Parlement européen est l'initiateur du processus qui à travers le Sommet de Fontainebleau, le Comité Dooge et le Sommet de Milan a abouti à la convocation de la conférence. Il est directement concerné puisque l'accroissement de ses pouvoirs, nécessaire si l'on veut renforcer le caractère démocratique de nos institutions, doit être l'un des éléments essentiels de la réforme.

Il serait anormal dans ces conditions que le Parlement européen ne soit pas appelé à apporter aux travaux de la conférence une contribution effective. Des contacts épisodiques ne sauraient y suffire.

Je souhaite vivement que notre Assemblée puisse finalement assumer avec les participants à la conférence, face à l'opinion publique, la responsabilité politique d'une issue de nos travaux qui réalise l'indispensable relance de la construction européenne.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Pierre PFLIMLIN

Luxembourg, le 19.09.1985

Destinataire: Monsieur Pierre Pflimlin - Président du Parlement Européen

Monsieur le Président,

Comme je vous l'avais indiqué dans ma lettre du 26 juillet, la Conférence des représentants des gouvernements des Etats Membres a examiné, lors de sa réunion du 9 septembre 1985, la question de l'association du Parlement Européen aux travaux de la conférence.

La conférence partage le souhait du Parlement de résoudre ce problème de façon positive. Dans cet esprit, la conférence a confirmé vouloir tenir compte lors de ses travaux du projet de traité adopté par le Parlement européen le 14 février 1984 et être disposée à examiner toute autre proposition que le Parlement européen voudrait lui soumettre.

La Conférence est d'avis que le Parlement européen doit non seulement avoir connaissance de l'évolution des travaux de la Conférence mais pouvoir faire valoir son point de vue à leur sujet. Pour ce faire, je vous propose qu'à l'occasion de réunions de la conférence, les membres de celle-ci vous rencontrent ainsi que les personnalités dont vous souhaiteriez vous faire accompagner. Je suggère que les dates et heures de ces rencontres soient fixées d'un commun accord.

La Conférence est en outre convenue de soumettre au Parlement européen le résultat de ses travaux.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Signé: Jacques F. POOS

DESTINATION COMMUNAUTÉ UNIE

de Angela Musolesi Doria

Un des actes les plus marquants du premier Parlement Européen élu au suffrage universel direct par les citoyens qui font partie de la Communauté Européenne, a été l'adoption, en février 1984, du projet de Traité qui institue l'Union Européenne et qui a été rédigé par le «Club du Crocodile» dirigé par Altiero Spinelli. Ce projet, approuvé à une majorité écrasante - 237 voix pour et 31 contre - rentre dans le contexte d'initiatives dont le but est d'obtenir ce processus d'intégration non seulement politique, mais également économique qui était l'objectif final des esprits illuminés qui ont fondé la Communauté.

Afin de faire poursuivre concrètement l'union européenne et de relancer les institutions et les politiques communautaires au-delà du stade d'impasse actuel, le projet d'Union Européenne prévoit, entre autres choses, une participation effective au pouvoir législatif du Parlement Européen, sous la forme d'une décision commune avec le Conseil, l'extension de son rôle dans la passation des accords internationaux, ainsi qu'aux procédures de budget et «le pouvoir d'approuver à une majorité qualifiée une motion de censure qui oblige les membres de la Commission à se démettre collectivement de leurs fonctions».

Il est prévu, en outre, un renforcement des pouvoirs de la Cour de Justice comme garante du droit communautaire et des dispositions qui prévoient une amélioration du processus décisionnel du Conseil.

Dans l'attente de la ratification de ce projet de Traité par les Parlements des Etats membres, la résolution du Conseil Européen - qui s'était réuni à Fontainebleau en juin 1984 - d'instituer un comité ad hoc dont le but est de suggérer des remèdes aux réformes institutionnelles, peut être considérée comme une étape importante vers l'intégration. Ce comité, composé de représentants personnels des chefs d'Etat et de gouvernement (M. Ferri pour l'Italie), présidé par M. Dooge, a présenté ses propositions au Conseil Européen de Milan des 28 et 29 juin dernier.

Il dénonce, dans sa relation, que la Communauté se trouve, actuellement, dans une situation de crise, parce que «les Etats membres se sont enlisés dans des controverses qui leur ont fait perdre de vue les avantages économiques et financiers considérables que leur procurerait le complètement du Marché Commun» et que «après dix années de crise, contrairement au Japon et aux Etats-Unis, l'Europe n'a pas encore retrouvé un taux de croissance qui lui permettrait de réduire la masse énorme de ses quatorze millions de chômeurs environ». Ce comité remarque, en outre, que «devant cette situation, l'Europe doit faire face à des défis toujours plus importants, tant dans le secteur de la concurrence industrielle et technologique de la part d'autres pays; que dans la lutte pour préserver la position d'indépendance politique qu'elle a toujours occupée au cours de l'histoire». A la suite de cela, le Comité Dooge suggère la création d'un espace économique

interne homogène, à créer à travers la réalisation d'un véritable marché interne d'ici la fin d'une dizaine d'années, sur la base d'un calendrier précis qui prévoit le renforcement de la compétitivité de l'économie européenne et la promotion de la convergence économique. Il devrait se fonder, également, sur une participation sans réserves de l'Europe aux innovations technologiques et sur le renforcement du système monétaire européen.

D'autres propositions indiquées par le «Spaak II» sont la promotion des valeurs communes de civilisation, un renforcement du rôle essentiel de la Cour de Justice, la réalisation d'une voix univoque en politique étrangère et le développement correspondant de la concertation sur les problèmes de la sécurité.

Une section importante est consacrée au système décisionnel du Conseil qui, à l'état actuel, délibère à l'unanimité, en application des accords de Luxembourg de 1966. Mais comme on peut le lire dans le rapport de la Commission de la Communauté présenté lors de la conférence au sommet de Milan -alors que «selon la déclaration de Luxembourg, la recherche de l'unanimité devrait être limitée exclusivement aux cas d'intérêt vital, celle-ci est devenue la règle générale. Le recours à des décisions majoritaires est, en effet, généralement resté limité aux problèmes relatifs aux statuts des fonctionnaires et au budget. Pour atteindre l'unanimité, même sur des documents d'une importance secondaire, le mécanisme du Conseil est devenu toujours plus lourd et la position de la Commission a été affaiblie».

C'est pour cette raison, que le Comité se bat, dans sa relation, pour un retour d'un vote à la majorité au sein de Conseil.

L'involution préoccupante des rapports Conseil-Communauté, également, comme l'expropriation des pouvoirs conférés par les Traités de Rome à cette Commission, sont constatés par les représentants des chefs d'Etat et de gouvernement, qui demandent que lui soit accordés de plus amples pouvoirs de compétences d'exécution, dans le cadre des politiques communautaires.

Dans le rapport du Comité Dooge, qui présente de nombreuses analogies avec le projet de Traité approuvé par le Parlement Européen, il est attribué, à juste titre, un rôle important au principal organe représentatif

de la Communauté: l'Assemblée parlementaire de Strasbourg. Il y est soutenu, en effet, que «un Parlement élu au suffrage universel ne pourrait pas, selon les normes démocratiques, être plus longuement confiné dans un simple rôle consultatif ou réduit à contrôler une part modeste des frais de la Communauté. D'où une série de mesures capables d'accroître ses pouvoirs comme «une participation effective au pouvoir législatif, un renforcement de son contrôle politique sur la Commission, sa propre responsabilité dans les décisions concernant les entrées.

Comme nous l'avons dit auparavant, le rapport final du Comité a été présenté lors de la conférence au sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de la Communauté, qui s'est déroulée à Milan en juin dernier. Cette réunion au sommet a décrété la convocation d'une conférence intergouvernementale qui devra soumettre ses conclusions au Conseil Européen de Luxembourg des 2 et 3 décembre prochain. La particularité de cette conférence est dans le fait que les divers protagonistes sont les ministres des Affaires étrangères, qui font appel à deux comités distincts: l'un chargé d'élaborer le texte, entièrement nouveau, pour le traité de coopération politique et l'autre, chargé de procéder aux modifications à apporter aux traités qui ont institué la CEE et qui sont actuellement en vigueur.

Le 27 octobre dernier, alors que les gouvernements présentaient, à Bruxelles, toutes leurs propositions, il a été constaté que le travail à effectuer était encore important, au point que l'on craint que pour la prochaine réunion du Conseil Européen il ne se sera pas concrétisé un consensus sur ces propositions. En outre, une atténuation des enthousiasmes de la France et de l'Allemagne, par rapport à la réunion de Milan, pourrait être un facteur qui rendrait encore plus ardu le résultat du sommet de Luxembourg. Mais, au-delà de ce que l'on voudra ou que l'on pourra faire à Luxembourg, il est hors de doute que l'intégration européenne doit se poursuivre, que la révision des traités de Rome ne peut plus être renvoyée et que le scénario international ne peut pas se passer de l'Europe unie.

A. M. D.



LIVRES REÇUS

Fulvio Tortora de Falco

*LA POLITICA DELL'ISTRUZIONE NELLA COMUNITA' EUROPEA
E LE SUE ATTUAZIONI*

Ed. Morano, Naples 1984, 210 pages - 15 000 lire.

La Communauté Européenne a dû aborder, dès sa naissance, des problèmes liés à la formation. C'est là l'un des chapitres de la politique sociale qui concerne, également, les actions que la Communauté a dû envisager pour préparer aussi bien les jeunes que les adultes à une activité de travail dépendant ou indépendant. L'activité de la Communauté dans le cadre de la politique sociale pour la formation des travailleurs était donc connue de la majorité des citoyens.

Par contre, était pratiquement ignorée l'activité exercée par la Communauté européenne dans le secteur plus vaste de l'enseignement. Cet ouvrage comble une lacune en illustrant toute l'activité de la Communauté au cours des trente années à compter de son institution, dans un cadre organique de la production formelle d'actes, d'actions et de programmes, dans le domaine de l'enseignement. On a donc la preuve que la Communauté, à part les grandes politiques qui la voient être engagée dans les domaines de l'agriculture, de la politique sociale, de la politique régionale, oeuvre également dans de très nombreux autres secteurs, malgré les résistances que certains gouvernements des pays membres opposent à l'élargissement de ses compétences.

Le problème fondamental que l'auteur rappelle, dès les premières pages, à l'attention du lecteur est celui de la réalisation d'une des quatre libertés fondamentales sanctionnées par les Traités de Rome: la libre circulation des personnes et la liberté de s'établir dans un quelconque des pays du Marché Commun, principalement pour ceux qui exercent une profession libérale.

Pour atteindre cet objectif, la Communauté a dû aborder le problème, extrêmement complexe, de la reconnaissance réciproque des diplômes et des autres titres; sans cette reconnaissance, il est impossible de réaliser la libre circulation des personnes exerçant des professions et leur droit de s'établir dans un autre pays de la Communauté. Mais pour qu'une telle reconnaissance devienne possible, la Communauté devait aborder le problème de l'harmonisation des plans d'étude des différentes professions parmi les divers pays membres. On doit,

en effet - en amont de la libre circulation des personnes, qu'ils soient travailleurs ou professionnels - définir une harmonisation des normes qui disciplinent la formation et l'instruction des citoyens.

Ces quelques notes mettent déjà en évidence les secteurs délicats que l'action communautaire devait toucher dans le domaine de l'enseignement, en intervenant dans les structures internes des Etats membres, sans que les traités aient prévu des normes précises en matière d'enseignement.

Mais, dans le premier chapitre, l'auteur trouve, avec la rigueur d'une analyse scientifique claire, les bases juridiques sur lesquelles repose l'action communautaire en matière d'instruction, tant pour ce qui concerne le traité de la CECA, que les traités de la CEE et de l'Euratom. Ces bases sont indiquées non seulement en rapport aux principes généraux dont la Communauté a tiré le fondement pour ses actions, mais également aux articles qui présupposent, pour pouvoir être appliqués, la réalisation d'une politique de l'instruction. C'est le cas de l'art. 52 du traité de la CEE et de l'art. 57 de ce même traité.

Le premier, relatif à la suppression des restrictions à la liberté d'installation des citoyens d'un Etat membre sur le territoire d'un autre Etat membre; et le second qui confie aux institutions communautaires, la tâche de promulguer des «directives dont le but est la reconnaissance réciproque des diplômes, des certificats et d'autres titres». Sur la base des principes relatifs à la libre circulation, au droit d'installation, à l'harmonisation des législations, la reconnaissance réciproque des diplômes, des certificats et d'autres titres constitue le point de départ indispensable à la réalisation de l'activité communautaire, en matière d'enseignement.

Après avoir éclairci les bases juridiques de l'action communautaire dans ce secteur, l'auteur passe à l'analyse de l'activité exercée par les institutions communautaires qui ont été appelées à opérer dans ce domaine. Il a soigneusement examiné toutes les initiatives de la Commission, du Parlement Européen, les décisions du Conseil des ministres, les points de vue du Comité Economique et Social.

Il est également consacré un large espace au Traité de l'Euratom, principalement en ce qui concerne la réalisation d'une Université européenne que ce traité avait prévu, mais que des difficultés politiques ne permirent jamais qu'elle se réalise. Nous trouvons, dans cet ouvrage, la description des caractéristiques juridiques et la structure que cette Université aurait eu dans le monde des études, de la culture et de la concrétisation d'un esprit européen si elle avait été réalisée. Il s'agit là de documents connus de l'auteur, car il faisait partie des négociateurs de l'accord qui aurait dû instituer cette Université. L'institut universitaire européen de Florence, organisation intergouvernementale fondée par les Etats membres de la Communauté est, lui aussi, amplement décrit dans ce volume. Cet Institut a cherché, même si c'est dans les limites d'une institution intergouvernementale, à combler le vide laissé par la noncréation de l'Université européenne.

Les réalisations normatives en matière d'enseignement et leur nature juridique sont abordées avec une attention toute particulière, essentiellement en relation avec le droit d'installation et de prestation de services. La reconnaissance réciproque des titres est amplement traitée dans ce volume, sous ses deux aspects: un académique, qui a des effets essentiellement universitaires et devrait permettre à l'étudiant de poursuivre sa propre formation dans un pays quelconque de la Communauté; l'autre est la reconnaissance professionnelle, comme condition indispensable pour pouvoir exercer sa profession dans les pays de la Communauté. L'activité normative de la Communauté a rencontré de nombreuses difficultés objectives; elle a atteint un certain nombre de résultats, mais il lui reste encore beaucoup à faire, car, jusqu'à ce jour, seules quelques activités professionnelles ont pu obtenir la reconnaissance réciproque; pour les autres, la Commission a présenté des propositions, soit en phase d'étude, soit en phase de réélaboration. Mais la lecture de cet ouvrage dévoile une activité des plus intenses en matière d'enseignement, de la part des institutions communautaires, malgré des difficultés à caractère aussi bien politique que technique. Ces initiatives ont eu le mérite de déboucher sur des réalisations concrètes et ont permis de créer les présuppositions pour une authentique politique communautaire, en matière d'enseignement.

FIAT AU SALON DE FRANCFORT

12-22 septembre 1985

Fiat prend part au Salon de Francfort avec l'ensemble de sa gamme de voitures, qui est l'aboutissement d'un effort permanent de rénovation et d'affinement technique.

L'expression la plus récente de cette rénovation est constituée par la nouvelle gamme Uno avec le lancement du moteur Fire 1000 (qui fait de ce modèle la «mille» en absolu la plus brillante quant aux performances et la plus économique quant aux consommations), et par la nouvelle gamme Ritmo, avec un nouveau moteur diesel de 1700 cm³ et à laquelle vient s'ajouter une version 100 Super offrant des performances de voiture sportive et un confort de berline de luxe.

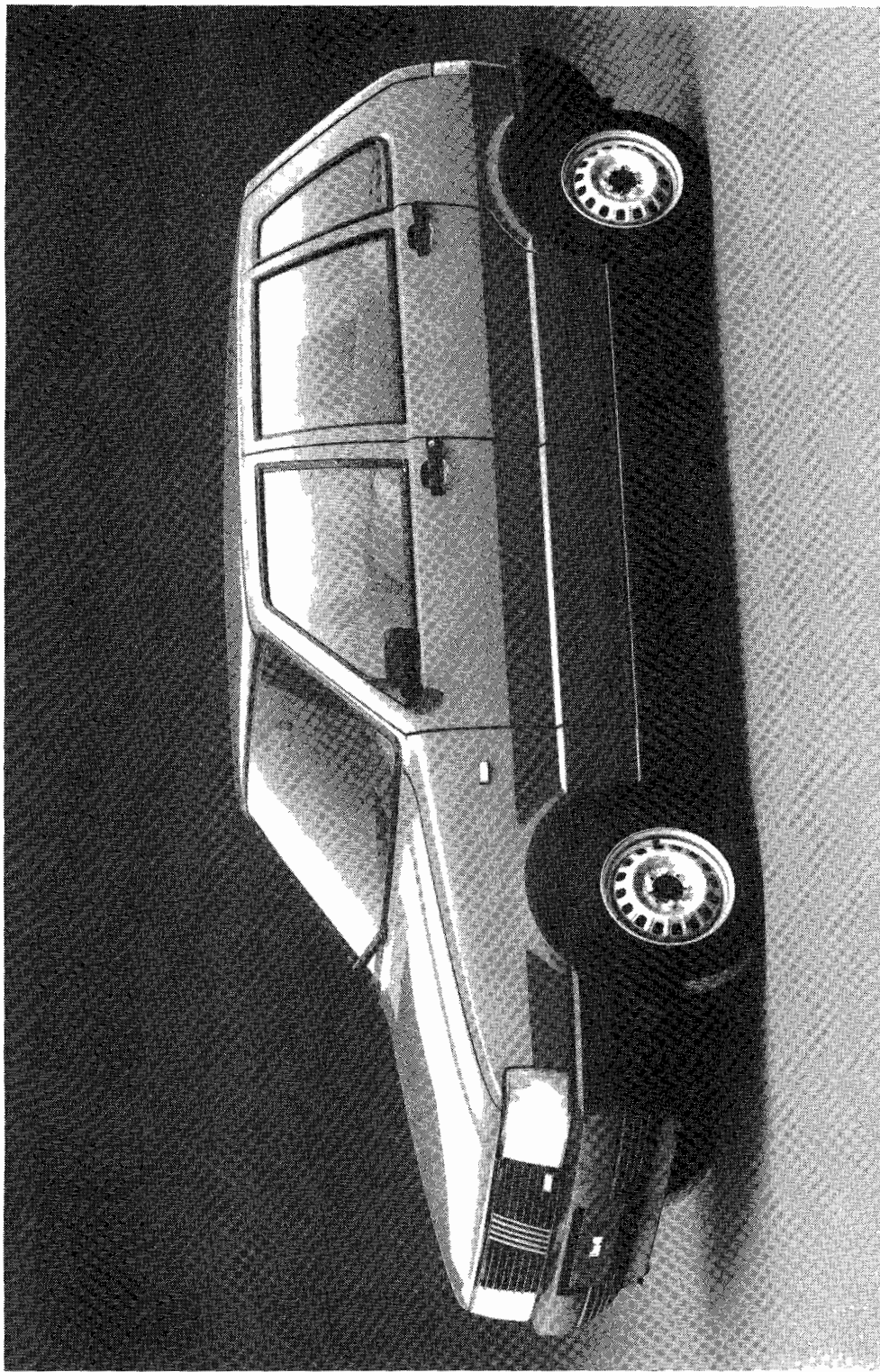
A côté de ces versions, qui sont nouvelles pour le marché allemand, Fiat présente une version de la Panda 4x4 en série spéciale, qui se caractérise par une ligne plus nettement tout-terrain.

La présence Fiat est complétée par quelques modèles équipés de marmite catalytique, en mesure de respecter la réglementation anti-pollution «USA 83» qui devrait entrer en vigueur en Allemagne: Uno, Ritmo et Regata, qui montent toutes un moteur de 1500 cm³, 75 ch à injection électronique.

Mais à côté de cette question, il faut signaler l'extension progressive et massive des dispositifs électroniques pratiquement sur toute la gamme des moteurs visant à réduire les consommations et à augmenter les performances; l'adoption de la suralimentation sur toutes les catégories de cylindrée, sous les formes diverses et très avancées du point de vue technique (par exemple, l'échangeur air-air est toujours présent); l'extension de la motorisation diesel et turbo diesel pratiquement à tous les modèles de la gamme.

Un autre aspect significatif de la réalité Fiat d'aujourd'hui est offert par la forte impulsion donnée au développement des technologies de production - principale garantie de qualité - en faisant largement appel à la robotisation et aux prémontages hors chaîne.

Actuellement, dans les différentes usines Fiat en Italie fonctionnent pas moins de 1000 robots (un tiers environ de tous ceux qui sont employés dans l'ensemble de l'industrie italienne).



Uno 45 - 5 porte

Giugno 1985

FIAT

MOSCOU - 9 Octobre 1944

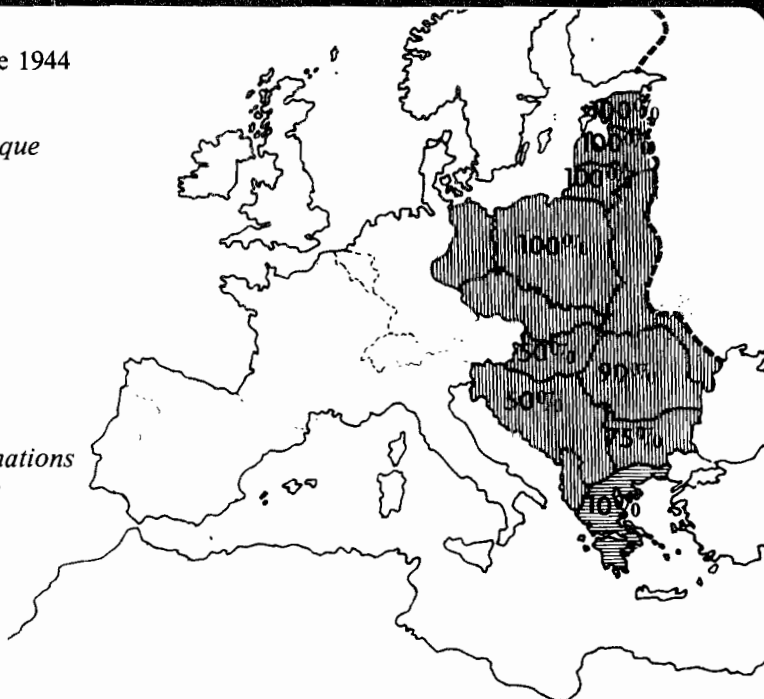
Churchill
cède à l'Union soviétique
l'Europe de l'Est

YALTA - 1945

Confirmation du
partage de l'Europe
en zones d'influences

HELSINKI - 1975

La conférence de 35 nations
réconnaît le statu quo
créé à Yalta



«Nous nous refusons d'admettre qu'il puisse exister des européens de catégorie A et d'autres de catégorie B».

Bulletin Européen

<i>P. Barbi</i> : Europe 2000: Le défi technologique	1
<i>M. Contri</i> : L'automobile européenne perd des coups	3
<i>F. Della Rocca</i> : La pensée de Luigi Sturzo et son actualité européenne	8
Europessimisme	9
<i>R. Scarpa</i> : Le Parlement Européen et la Conférence intergouvernementale pour l'union	11
<i>A. Musolesi Doria</i> : Destination Communauté unie	14
Livres reçus	16
Fiat au Salon de Francfort	18

Bulletin Européen

Rivista mensile - Spedizione in abbonamento postale gruppo terzo (70%)
Edizioni Nagard Srl - Foro Traiano 1/A, Roma - Telefoni: (06) 679.77.85/678.09.48 -
Direttore responsabile: Sabino d'Acunto - Direttore: Roberto Cestelli
Registrazione Tribunale Roma n. 16966 del 15.10.1977
(già n. 1861 del 15.2.1951) - «Centrostampa Nagard», Milano - Via Larga 11