

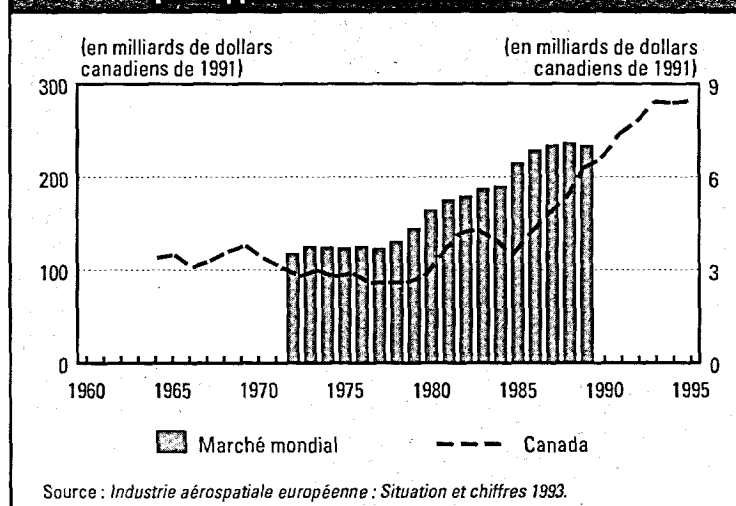
Contexte international

En 1991, la production aérospatiale des huit principaux pays producteurs de ce secteur¹, à l'exclusion de la production des pays de l'ancienne URSS, s'élevait à 240 milliards de dollars. En 1991 et en 1992, la production aérospatiale canadienne¹ s'est chiffrée à 8,4 milliards, soit environ 3,3 p. 100 de la production totale du monde occidental. Tel qu'indiqué à la figure 2, le Canada est le cinquième exportateur. En outre, depuis le milieu des années 70, la production aérospatiale canadienne¹ a augmenté plus rapidement que celle de tout autre pays faisant partie des chefs de file de l'aéronautique (fig. 3).

De 1989 à 1991, les compagnies aériennes et les sociétés de location d'avions ont passé un nombre sans précédent de commandes de nouveaux appareils. La récession a diminué la croissance du trafic aérien, entraînant une surcapacité et d'énormes pertes financières chez les transporteurs. La demande de nouveaux appareils civils a chuté. Cependant, certains observateurs prévoient une forte demande d'appareils civils au cours des 15 prochaines années.

Dans une étude récente² menée par des cadres supérieurs des secteurs de l'aéronautique et de la défense, les auteurs constataient que : « les dépenses de défense chutent partout dans le monde... La réduction du secteur de la défense est un phénomène permanent. La perspective d'une paix mondiale entraîne une diminution des besoins concernant... les produits de défense. Et l'aptitude du secteur à s'adapter à cette diminution est affaiblie par la situation de l'aéronautique civile. Dans les cycles précédents, les baisses touchant l'aéronautique civile étaient atténuées par les dépenses militaires dans plusieurs parties du monde... L'intensité de la concurrence oblige les sociétés et leurs fournisseurs à devenir plus rentables et à parvenir à des coûts plus compétitifs dans leur quête de techniques de pointe. Tout cela

Figure 3 — Croissance du secteur canadien de l'aéronautique, par rapport au marché mondial



entraîne des relations nouvelles, impensables auparavant en raison de facteurs tels que les intérêts liés à la sécurité nationale, les risques sur le plan de la compétitivité et la protection de la technologie. »

Selon les prévisions, ces facteurs devraient conduire à une rationalisation mondiale majeure du secteur de l'aéronautique. Cette rationalisation devrait être plus sérieuse dans la portion fragmentée de la fabrication locale. Ajoutons que cette industrie canadienne est très concentrée en certains endroits et qu'elle affronte assez bien la concurrence. Bombardier est à la tête de ce mouvement ayant acquis de Havilland et ayant intégré ses opérations canadiennes à ses activités internationales.

La situation du sous-secteur de la réparation et de la remise en état est meilleure que celle du sous-secteur de la fabrication. A court terme, la surcapacité des compagnies aériennes entraîne l'entreposage d'appareils en bon état. Les prix des appareils usagés diminuent donc, ce qui jette les bases d'une conversion économique ou d'une modernisation des appareils pour se conformer aux nouvelles réglementations sur l'environnement et la sécurité ainsi qu'améliorer les frais d'exploitation.

¹ Données sur l'aérospatiale, les statistiques sur l'aéronautique dans la plupart des pays étrangers n'étant pas disponibles.

² Ernst & Young, *International Aerospace and Defence Research Study*, New York, État de New York, 1993.