

Transport aérien

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prévoit qu'à l'échelle mondiale le trafic aérien de passagers et de marchandises accuseront chacun un taux de croissance de 7 à 8 p. 100 par année, de 1989 à 1993. En outre, le retrait graduel de certains modèles vieillissants, en partie à cause de leur moins grande efficacité en consommation de carburant et aussi afin de satisfaire les critères plus sévères en matière de sécurité et de pollution, renforcera la demande pour les produits civils de cette industrie.

Toutefois, malgré les efforts européens, les États-Unis devraient demeurer le plus grand marché au monde. De plus, on s'attend à ce que la part du marché européen dans le marché mondial diminuera au cours des 15 prochaines années à cause de l'importance grandissante des marchés de l'Asie et du Pacifique.

Avions à réaction de type commercial

La production européenne d'avions à réaction de type commercial devrait continuer à augmenter durant les prochaines années. La croissance sera la plus forte, à court terme, pour les types d'avions de courte et moyenne distance à fuselage étroit, tandis qu'à long terme, la congestion des aéroports et du trafic aérien forcera les compagnies aériennes à s'orienter vers les types d'avions à forte capacité (gros porteurs).

Petits avions interurbains de passagers («commuters»)

On prévoit que la demande pour les petits avions de passagers, tels que ceux équipés de turbopropulseur, augmentera afin de satisfaire les besoins du transport régional aérien sur courte distance²⁸. Les entreprises européennes fabriquent six des huit groupes haut de gamme de ce type d'avion sur le marché, et détiennent plus de 80 p. 100 du marché depuis le début des années 1980. L'industrie européenne est bien placée pour bénéficier de ce segment, qui est présentement en pleine croissance.

Industrie aérospatiale militaire

Dans l'ensemble, on s'attend à ce que la croissance de l'industrie aérospatiale militaire ralentisse à

cause de la tendance à sabrer dans les budgets de défense que l'on observe dans les pays industrialisés et à cause de la possibilité amoindrie d'un conflit majeur entre les superpuissances. On s'attend aussi à ce que la construction d'avions militaires s'organise de plus en plus à travers des consortiums internationaux, afin de faire face aux lourdes dépenses en R-D, et de s'assurer d'un marché suffisamment grand pour les produits finis (cette formule s'est révélée efficace dans le cas de l'avion Tornado).

Hélicoptères

On dénombre quatre fabricants européens d'hélicoptères (Aérospatiale, MBB, Agusta et Westland²⁹) tous aptes à développer et produire leurs propres modèles. Toutefois, les efforts de cette industrie européenne se sont limités surtout à la production de types d'hélicoptères militaires de petit gabarit (les hélicoptères militaires de grande capacité pour le transport et le chargement sont fournis par les États-Unis). Le marché européen n'est pas suffisamment vaste pour soutenir chaque fabricant européen avec ses modèles propres, en particulier parce que les fabricants se concentrent généralement sur la même portion de la gamme de modèles d'hélicoptères. La pression qui résulte de cette compétition intra-européenne, ajoutée à la concurrence des quatre fabricants américains (Boeing, Sikorsky, Bell et McDonnell Douglas), a forcé les entreprises européennes à entreprendre un plus grand nombre de programmes conjoints. Plusieurs programmes de coopération ont donc été établis entre les principaux pays européens fabricants d'hélicoptères, tels que l'accord anglo-français pour la construction d'hélicoptères de types complémentaires (Puma, Lynx, Gazelle). Comme l'illustre l'investissement effectué par Aérospatiale aux États-Unis, et son succès dans l'obtention du contrat de fourniture d'hélicoptères (Écureuil) à la garde-côtière américaine, les entreprises européennes ont démontré qu'elles peuvent toutefois être compétitives d'elles-mêmes.

Moteurs

L'industrie européenne de la fabrication de moteurs d'avions a été marquée, depuis les années 1980, par une période de croissance similaire à celle qui a été enregistrée dans l'industrie de la production de structures d'avions. Les avions à réaction de type