

Airbus Industrie : un nouveau concurrent de classe mondiale

Une des entreprises conjointes dans le secteur des avions de lignes qui connaît un succès ininterrompu est Airbus Industrie. Elle a rassemblé sept sociétés importantes de la CE y compris les fabricants de moteurs et de carlingues (SNECMA & Aérospatiale), les «champions nationaux» de France, les Britanniques (Rolls Royce et British Aerospace), les Espagnols (Casa) et les Allemands (MBB par le biais de Deutsche Airbus).

La participation des sociétés américaines et canadiennes a été très importante. Par exemple, afin de satisfaire aux besoins d'une capacité de production plus flexible et de se prémunir contre les fluctuations du dollar, les principaux partenaires européens ont conclu d'importants sous-contrats en 1988 avec Bombardier et avec les sociétés américaines Textron et Allied-Signal.

Airbus recherche activement de nouveaux partenaires canadiens. Les sociétés européennes participent aussi à la plupart des projets civils américains importants par des participations de capital et en prenant d'importants sous-contrats.

La société Dowty Canada, qui est une entreprise britannique, fournit des systèmes d'atterrissage à Airbus Industrie pour les modèles A 330 et A 340. Dowty Canada a ouvert une nouvelle usine près de Montréal ce printemps. Et Aérospatiale, l'un des partenaires d'Airbus, en collaboration avec Alenia tente d'acheter de Havilland qui est une propriété de Boeing, pour l'intégrer dans son catalogue d'avions de transport régional.

Airbus a été créée en 1960 afin de développer un avion de ligne destiné au marché européen, cette entreprise a subi beaucoup de transformations, y compris le retrait de la participation britannique en 1969, l'entrée de participants hollandais et espagnols et le retour des Britanniques en 1979. C'est durant cette période que le A300 a été développé. Au cours des années 1980, deux nouveaux avions, le A310 et le A320, ont été présentés et le travail a commencé sur les A330 et A340, rationalisant ainsi la ligne de production et imposant le nom d'Airbus Industrie comme fournisseur sérieux d'une gamme d'avions moyens et longs courriers de différentes tailles. Le consortium est devenu un concurrent de classe mondiale en 1980. Il accapare actuellement plus du quart des commandes mondiales.

qui a fourni 65 % du marché mondial en 1988. En termes de commandes, de 1987 à 1988, le marché mondial s'est accru de 36 % à 18 323 sièges, alors que les livraisons ont augmenté de 23 % en 1988 pour atteindre 11 050.

Les hélicoptères : l'industrie européenne est le plus important exportateur mondial d'hélicoptères, fournissant un peu plus du tiers du marché américain. En 1987, elle en a livré 392, dont 216 destinés à un usage civil. Les livraisons ont atteint 752 unités lors de la meilleure année, en 1982 et 320 unités lors de l'année la moins bonne en 1985. Les prévisions pour ce secteur industriel de la CE sont bonnes, spécialement à l'exportation. Aérospatiale, MBB, Westland et Agusta sont les sociétés dominantes. Fleet est un exemple d'entreprise canadienne qui a réussi dans ce domaine.

Moteurs d'avion : ce groupe de produits a eu une croissance soutenue. Celle-ci s'explique partiellement par le succès des avions européens, bien qu'un facteur plus immédiat soit les commandes de moteurs coproduits en Europe pour des avions américains. Dans ce domaine, il existe plus d'accords de coopération transatlantique que d'accords intra-européens. On peut citer comme exemples d'alliances transatlantiques le consortium international CFM entre l'Europe et les États-Unis pour la production du CFM 56, et IAE entre les États-Unis, l'Europe et le Japon pour la production du moteur V 2500.

L'équipement spatial : l'équipement spatial comprend les véhicules de lancement et les satellites. Bien qu'il ne joue qu'un rôle mineur dans l'ensemble de l'industrie, il prend de plus en plus rapidement de l'importance. En 1980, l'équipement spatial comptait pour 3,1 % de l'ensemble de la production; en 1987, il a compté pour 6,1 %. Le chiffre consolidé a plus que triplé de 1982 à 1987, augmentant de 644 millions à plus de 1,92 milliard de dollars. La main-d'oeuvre employée est passée de 13 720 à 21 000 emplois. Cette croissance est due à la production de satellites d'applications. Les Européens avaient sept satellites en orbite entre 1981 et 1984; 17 ont été mis en orbite de 1985 à 1989. Ils prévoyaient 20 lancements au cours de la période 1990-1994. Le facteur d'expansion le plus important dans le secteur spatial a été celui des ventes de lancements par l'entreprise européenne Arianespace. Arianespace est constituée des plus importantes entreprises européennes participant à la production des systèmes de lancement de fusées Ariane. Onze satellites ont été lancés de 1980 à 1984, 36 de 1985 à 1989 et on prévoit 60 lancements de 1990 à 1994.

Les programmes incitatifs

L'industrie aérospatiale a bénéficié d'une assistance gouvernementale très importante. Cette intervention a pris la forme de financement direct de la recherche et de commandes publiques. Airbus, par exemple, a été partiellement financé par les gouvernements nationaux. En moyenne, le total de la R et D des sociétés européennes de ce secteur s'élève à 20 % du volume d'affaires, dont 7 % sont autofinancées. En ce qui concerne les sociétés américaines, la R et D représente 17 % du volume, dont 4 % sont autofinancés.

Regard sur l'avenir

Une grande partie de la production aérospatiale européenne demeure militaire. Cependant, le marché militaire est en baisse constante à cause de la réduction des budgets militaires, d'une amélioration des relations Est-Ouest et d'un cycle technologique actuellement en transition avec la prochaine génération de systèmes d'armements prévus pour le milieu des années 1990. Par ailleurs, l'aéronautique civile semble exceptionnellement prometteuse à moyen terme grâce à une augmentation sensible du transport aérien et à un besoin croissant de renouveler la génération d'avions de ligne à réaction.