

Enfin, l'effort de coopération mené et financé par le gouvernement européen a permis à l'industrie de se ré-établir avec succès sur l'important marché mondial des avions civils de gros gabarit grâce au développement et à l'introduction de la gamme Airbus²³.

L'encouragement à la coopération industrielle a joué un rôle significatif dans l'amélioration récente de la performance de l'industrie aérospatiale européenne. Actuellement, une large part du total de la production de ce secteur est fondée sur la coopération internationale sous forme de projets et de programmes conjoints (tels que Airbus, Tornado, Alfajet, ATR, moteur CFM56, Ariane, etc.) auxquels participent des entreprises de divers pays européens, et même des partenaires non européens.

Les principales entreprises aérospatiales et la majorité de la production aérospatiale européennes se concentrent dans quatre États-membres de la CE (Voir Tableau 5 à l'annexe A) : au Royaume-Uni (40 p. 100), en France (30 p. 100), en RFA (12 p. 100) et en Italie (9 p. 100). L'Espagne, par contre, compte pour 1 p. 100 de la production. Le Royaume-Uni et la France accaparent ensemble près de 70 p. 100 des activités de la CE dans cette industrie.

L'industrie aérospatiale en Europe est divisée en deux sous-industries : (i) la fabrication de produits militaires tels que les avions de combat et d'entraînement, les hélicoptères et missiles militaires; et (ii) la fabrication de produits civils, tels que les avions à réaction de type commercial, les avions de passagers de type régional, les hélicoptères et les moteurs. Au début des années 1980, la production militaire de cette industrie représentait 70 p. 100 du total des livraisons. Cependant, depuis lors, le pourcentage de produits civils est à la hausse, et représente actuellement 36 p. 100 de la valeur totale de la production aérospatiale de la CE²⁴. Même si on s'attend à ce que cette tendance continue à cause de l'expansion soutenue de l'aviation civile et de la faiblesse relative de la demande militaire, il serait toutefois prudent de la réévaluer à la lueur des changements politiques et sociaux importants en cours en Europe de l'Est et des événements récents au Moyen-Orient²⁵.

L'industrie aérospatiale européenne peut aussi être divisée en quatre groupes de produits : (i) les structures d'avions, hélicoptères et missiles qui comptent pour 49,2 p. 100 de la production; (ii) les moteurs (pour structures) qui occupent 17,6 p. 100; (iii) l'équipement et l'avionique pour les structures (tels que les systèmes électroniques et hydrauliques) qui représentent 27,8 p. 100; et (iv) l'équipement spatial (les véhicules de lancement et satellites), le plus petit mais le plus dynamique de ces groupes de produits dont la part de la production était de 3,1 p. 100 au début des années 1980 et atteint aujourd'hui 5,4 p. 100. Parallèlement, le taux de croissance du groupe de produits «équipement et avionique» a dépassé celui de la moyenne de l'industrie durant les années 1980, surtout à cause du volume croissant d'équipement électronique embarqué ainsi que de l'avènement de la production de véhicules spatiaux.

L'industrie aérospatiale civile

L'avenir de l'industrie aérospatiale, pour les prochaines années, semble prometteur, en particulier pour la fabrication de produits civils²⁶. Le taux de croissance annuelle moyen de la production réelle de l'industrie aérospatiale européenne, pour la période allant de 1982 à 1988, était de 3,1 p. 100 et on s'attend à ce que celui de la période allant de 1988 à 1994 soit de 4,5 p. 100 par année²⁷. Durant la même période, on prévoit que le taux de croissance annuelle moyen de la production (en prix de 1988), pour chacun des principaux pays membres de la CE, sera comme suit :

Pays membre	Taux de croissance annuelle moyen prévu pour la période 1988-1994
France	5,5 p. 100
RFA	5,6 p. 100
Italie	7,7 p. 100
Royaume-Uni	2,5 p. 100
Espagne	9,2 p. 100