

Ces regroupements s'expliquent par la concomitance des éléments suivants :

- un fort renchérissement des coûts de recherche et développement;
- une stagnation et restriction des dépenses de défense à l'échelle mondiale;
- la crainte d'un redéploiement (sur une base géographique) des producteurs américains en réponse à la contraction du budget américain de la défense;
- un effet d'entraînement dû au regroupement et à la rationalisation des activités civiles et militaires de ces mêmes entreprises (induites en bonne partie par Europe 1992).

Pour l'industrie européenne, la restructuration devrait entraîner une réduction du double emploi des efforts consacrés à la R-D et par le fait même des coûts et risques afférents, une rationalisation de la production, une baisse des coûts de mise en marché et, enfin, une modification du rôle de l'industrie européenne dans la définition de ce marché mondial en pleine restructuration.

Des conséquences négatives pour les entreprises canadiennes (dont l'activité est en grande partie en sous-traitance) pourraient provenir du renforcement de l'industrie européenne et de la concurrence accrue sur des marchés de l'industrie de l'armement en déclin.

Face à une industrie européenne plus efficace et plus dynamique, il est à peu près certain que l'industrie canadienne aura plus de difficulté à vendre ses produits en Europe et devra subir une concurrence plus vive sur les marchés tiers.

À long terme, la restructuration de l'industrie européenne fait peser une menace supplémentaire sur les exportations canadiennes de la défense. En effet, malgré son morcellement, l'industrie européenne de la défense possède une base technologique beaucoup plus importante que celle de son équivalent canadien. La consolidation de l'industrie européenne ne devrait que renforcer cette base technologique. Le danger, pour l'industrie canadienne, se situe donc à deux niveaux. D'une

part, une R-D européenne plus efficace pourra entraîner de rapides changements technologiques susceptibles d'anéantir l'avance du Canada dans certains créneaux de marché. D'autre part, l'industrie américaine de la défense, subissant la réduction des budgets militaires cherchera sans doute à renforcer ses liens avec l'industrie européenne, non seulement pour profiter des nouveaux débouchés offerts par un marché unifié mais aussi pour participer aux progrès technologiques engendrés par une R-D rationalisée. Dans l'ensemble, l'industrie canadienne risque non seulement d'être écartée du marché européen mais aussi de perdre une part du marché de la sous-traitance américaine. De plus, les marchés publics de la défense du gouvernement canadien dans l'industrie de la défense n'ont pas permis, et ne permettent pas encore aujourd'hui au Canada de développer une industrie de la défense comparable à celle des autres pays industrialisés. Dans un tel environnement commercial, l'industrie canadienne de la défense sera extrêmement vulnérable⁸³.

Dans le secteur du transport urbain et interurbain, l'industrie ferroviaire (chemin de fer et métro) est déjà restructurée en groupes nationaux et l'ouverture des marchés de cette industrie viendra accélérer fusions et regroupements transfrontaliers dans la Communauté. Ce mouvement s'est récemment manifesté par la fusion de géants tels que GEC du Royaume-Uni et Alstom de France ainsi que Asea de Suède avec Brown Boveri de Suisse. Bien que ces deux dernières soient des entreprises extra-communautaires, elles possèdent des installations dans les principaux pays de la CE et y jouent ainsi un rôle de premier plan⁸⁴. On s'attend à ce que le mouvement de restructuration atteigne les autres entreprises européennes et à ce que les nouvelles entreprises fusionnées soient favorisées par les gouvernements nationaux. Mises à part les grandes entreprises comme Bombardier, qui détiennent des intérêts importants dans la CE, le marché européen demeurera pour les entreprises canadiennes un marché difficile d'accès et très protégé. De plus, la concurrence accrue sur les marchés tiers de la part d'une industrie européenne revigorée et rationalisée représente une menace importante pour les entreprises canadiennes.

Pour ce qui est des constructeurs d'autobus européens, on assiste plutôt à une hausse des investissements à l'étranger, surtout aux États-Unis,