

## Les industries de la défense

La France poursuit la restructuration de ses industries de la défense, avec des crédits d'équipement ramenés en 1996 à 25 milliards de dollars (soit un recul de 18 p. 100). Ses livraisons dans le monde représentent environ 6 p. 100 de sa production, soit plus de 10 milliards de dollars. Ce résultat est obtenu au prix d'un soutien du gouvernement dont les efforts de défense représentaient encore 3,4 p. 100 du PIB en 1994. Celui-ci insiste sur une réforme en profondeur qui doit conduire à un abaissement des coûts de 30 p. 100, l'accent étant mis sur les achats d'équipements ou de technologies déjà disponibles. D'importants moyens sont prévus dans le domaine spatial, avec une nouvelle génération de satellites de télécoms militaires et le lancement d'un satellite d'observation-radar. Toutefois, les nouveaux programmes exigeront une maîtrise rigoureuse des coûts, un effort de productivité annuelle de 2 p. 100 et un engagement forfaitaire contractuel des industriels. Le contexte actuel de vive concurrence, lié à la parité du dollar, conduit à une politique d'appui aux exportations et à un renforcement de la coopération internationale. D'où les projets européens de satellites d'observation et de missiles, le projet d'avion de transport militaire de l'avenir FLA et le projet de la frégate antiaérienne Horizon.

### A. Le potentiel

Les exportations canadiennes de matériel aéronautique vers la France ont atteint près de 300 millions de dollars en 1995, et les perspectives de livraison dans les trois prochaines années sont du même ordre. Les accords industriels et commerciaux liés aux ventes d'avions amphibie et de

### *Domaines prometteurs*

**Avions amphibies et avions de transport régional, consortium Airbus et programme canado-français de missile antichar Eryx.**

transport régionaux auront d'importantes retombées à valeur ajoutée pour les fournisseurs canadiens associés. À ce jour, la compagnie Air Littoral exploite 7 CRJ aux couleurs d'Air Inter Europe, tandis que Brit'Air vient de faire l'acquisition de neuf Regional Jet. Le programme Global Express réunit par ailleurs les équipementiers Intertechnique, Sextant Avionique et Liebherr Aerospace sur la base d'un partage des risques. En outre, le développement en coopération d'un nouveau réacteur de transport régional donnera l'occasion aux mouleurs canadiens de faire valoir leurs capacités de sous-traitance. Ces tendances illustrent bien que le développement des liaisons aériennes régionales connaît un réel essor, qui obligera les compagnies aériennes à augmenter leur flotte. Cette demande dégagera de nouveaux créneaux pour les produits canadiens les plus concurrentiels. D'autre part, les regroupements de compagnies aériennes conduisent à des révisions des coûts opérationnels, qui peuvent permettre aux fournisseurs d'équipements canadiens d'être les plus concurrentiels. Ainsi, plusieurs firmes canadiennes sont déjà répertoriées chez Airbus pour des pièces de trains d'atterrissage, des attaches d'ailerons d'A330/340 (plus grand fournisseur non européen), des pièces d'engrenages de moteurs, et des capteurs. Il faut signaler également que l'aménagement en Europe de plate-formes aéroportuaires « super-hubs » pouvant accueillir de très gros long-

