

L'industrie française de la défense a confirmé en 1998 son net redressement de 1997, affichant une progression importante du chiffre d'affaires qui s'est élevé à près de C\$ 19 milliards (en hausse de +41 %), avec une amélioration notable de ses résultats financiers. La restructuration des industries de la défense s'est ainsi poursuivie, les crédits d'équipement étant ramenés à C\$ 22 milliards en 1998 (en baisse de -0,5 %) avec pour conséquence, une réduction des budgets de R&D.

Ses livraisons dans le monde représentent environ 60 % de sa production, soit plus de C\$ 12 milliards. Ce résultat est obtenu au prix d'un soutien du gouvernement qui a fini par introduire le principe de commandes groupées pluriannuelles tel que souhaité par les industriels alors que ses efforts de défense représentent dorénavant 2,09 % du PIB en 1998. La réforme de ces industries permet l'abaissement des coûts de 30 %, avec un accent sur les achats d'équipements ou de technologies déjà disponibles. Toutefois, les nouveaux programmes exigeront une maîtrise rigoureuse des coûts, un effort de productivité annuelle de 2 % et un engagement forfaitaire contractuel des industriels. D'importants moyens sont prévus dans le domaine spatial, avec une nouvelle génération de satellites de télécoms militaires et de satellite d'observation-radar à réaliser en coopération, tandis qu'un accroissement des aides est demandé à la Commission Européenne en recherche-développement de technologies duales. Le contexte actuel de vive concurrence 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, de missiles, de radar de contre-batterie, de véhicules blindés légers ainsi que le projet de futur avion de transport militaire FLA.

A. Le potentiel

En 1998, les exportations totales canadiennes de matériel aéronautique vers la France ont atteint C\$ 450 millions, tandis que les perspectives de livraison dans les prochaines années restent du même ordre. Les accords industriels et commerciaux liés aux ventes d'avions d'affaires et de transport régional ont d'importantes retombées à valeur ajoutée pour les fournisseurs canadiens associés. À ce jour, la compagnie Air Littoral opère 14 CRJ aux couleurs d'Air Inter Europe, tandis que Brit'Air exploite 17 CRJ-100 et prévoit de prendre livraison d'ici 2001 de 7 exemplaires additionnels du CRJ700 de 70 sièges. Le programme Global Express réunit par ailleurs les équipementiers Intertechnique, Sextant Avionique et Liebherr Aerospace Toulouse sur la base d'un partage des risques. Ces tendances illustrent bien que le développement des liaisons aériennes régionales oblige les compagnies aériennes à augmenter leur flotte. Cette demande a permis de dégager 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 permettent aux fournisseurs d'équipements canadiens de faire valoir des offres plus concurrentielles. 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. Par ailleurs, l'aménagement en Europe de plate-formes aéroportuaires « super-hubs » accueillant de très gros long-courriers, permettra de valider le projet futur de super-jumbo de 600 places A3XX, auquel l'industrie aéronautique canadienne est intéressée à participer. D'autres développements ont pu aboutir dans les systèmes de simulation ainsi que dans les domaines des télécommunications spatiales et de la télédétection.

Enfin, le programme franco-canadien de missiles antichar Eryx, poursuit son développement programmé comme prévu sur une durée de 12 ans et intègre les compétences technologiques