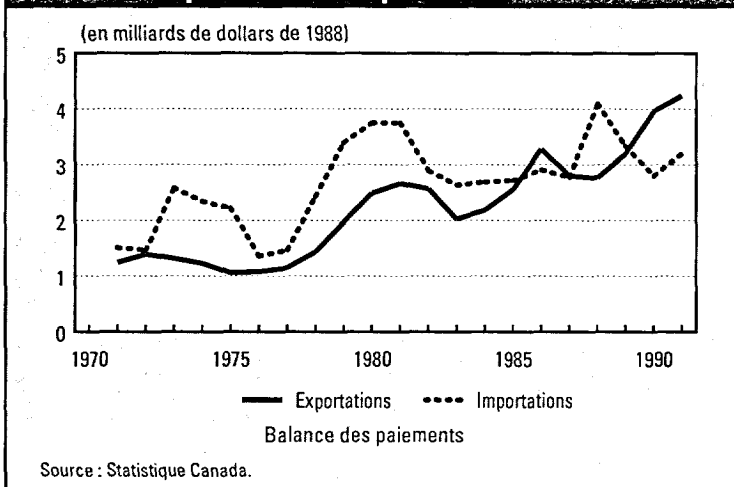


Figure 4 — Secteur de l'aéronautique au Canada, Exportations et importations



A plus longue échéance, la flotte aérienne mondiale devrait prendre de l'expansion, phénomène qui se traduira par la demande de services du sous-secteur de la réparation et de la remise en état. Aux États-Unis dans le secteur privé, les débouchés dans le domaine de la réparation et de la remise en état militaires augmentent à mesure que les bases militaires et les centres de réparation ferment leurs portes et que ce service est l'objet de contrats passés avec le secteur privé. Par le biais de l'Accord sur le partage de la production de défense et de l'Accord sur le partage du développement industriel pour la défense, le Canada a une occasion unique de pénétrer sur ce marché.

Selon les prévisions, c'est dans la région de l'Asie-Pacifique que l'on notera la croissance de la demande au cours des prochaines années. Pour British Aerospace, d'ici l'an 2010, les dépenses militaires de la région de l'Asie-Pacifique excéderont celles de l'Europe de l'Ouest et équivaldront à environ les deux tiers de celles des États-Unis; la société Boeing prévoit que le nombre des voyages aériens dans la région de l'Asie-Pacifique augmentera de 7 p. 100 annuellement, comparativement à 5 p. 100 dans le reste du monde; plusieurs pays de cette région devraient aussi utiliser leur excédent de

devises étrangères pour favoriser l'expansion de leur secteur de l'aéronautique afin de répondre à cette demande croissante.

La République populaire de Chine devrait connaître une croissance rapide de son produit intérieur brut (PIB). Comme partout dans le monde, la croissance du trafic aérien est liée à celle du PIB, aussi les contraintes associées à l'expansion rapide des réseaux de transport dans ce pays devraient-elles entraîner des taux exceptionnellement élevés de croissance du trafic aérien.

Les pays membres de l'ancien pacte de Varsovie disposent de techniques de pointe dans ce secteur de même que de travailleurs, de technologues et d'ingénieurs très compétents, formés adéquatement et faiblement rémunérés. Cependant, leur capacité à organiser, à gérer et à commercialiser mondialement ces atouts de façon concurrentielle demeure douteuse. Les associations aéronautiques de France et d'Allemagne ont été particulièrement actives, cherchant à tisser des liens avec les associations de ces pays.

Situation intérieure

Le secteur canadien de l'aérospatiale³ s'intéresse surtout aux marchés civils, où le secteur a réalisé 69 p. 100 de son chiffre d'affaires en 1992. La plupart des concurrents étrangers comptent sur les marchés militaires dans une proportion de 50 à 70 p. 100 de leur chiffre d'affaires. Le secteur canadien de l'aéronautique n'a pas été touché aussi directement que ses concurrents par le déclin des budgets militaires, mais il doit affronter une concurrence croissante alors que les sociétés aéronautiques étrangères convertissent leur production en fonction des marchés civils.

Le secteur canadien de l'aéronautique est compétitif sur la scène mondiale. Depuis 1985, il est l'un des rares secteurs de technologie de pointe à afficher un surplus commercial cumulé (fig. 4).

³ Données sur l'aérospatiale, les statistiques sur l'aéronautique dans la plupart des pays étrangers n'étant pas disponibles.