

aux concurrents japonais et américains sur les marchés étrangers.

L'industrie européenne de l'autobus

Dans la Communauté, plus de 300 entités (la plupart étant propriétés de l'État ou de gouvernements locaux) exploitent des flottes de plus de 50 autobus interurbains et urbains. Dans certains États-membres de la CE, comme en Espagne, en France, en Irlande et au Royaume-Uni⁶⁸, on attribue à des entreprises privées des droits exclusifs pour exploiter les réseaux de transport interurbain et urbain par autobus. Par ailleurs, l'industrie est caractérisée par des achats soumis à un contrôle serré de la part des pouvoirs publics et par une tendance générale à acheter aux fournisseurs nationaux. Le marché des services interurbain et urbain d'autobus et d'autocars en Grande-Bretagne (Londres exclu) fait exception à ces observations.

Le morcellement de la production dans cette industrie est mis en évidence par le fait que chacun des pays de la Communauté possède un ou plusieurs fournisseurs domestiques d'autobus engagés dans la fabrication de moteurs, de châssis ou de carrosseries, dont certains sont propriétés d'État. Chaque État-membre de la CE tend à imposer ses propres normes de sécurité et d'exploitation, ce qui accentue la divergence des normes nationales et crée une barrière additionnelle

au commerce intra-communautaire. Les relations à long terme entre les fournisseurs et les exploitants ont en outre contribué à renforcer la fragmentation des marchés. Toutefois, certains progrès ont été accomplis, grâce à l'accord intervenu à l'échelle communautaire, en ce qui a trait aux poids et dimensions des véhicules routiers.

En dépit du morcellement de l'industrie, les Européens ont démontré une capacité à répondre à la pression concurrentielle. L'habileté de certaines entreprises de la CE à coopérer sur les marchés étrangers démontre qu'une coopération accrue est possible. De plus, face à un ralentissement de la demande européenne et à une surcapacité de la production, quelques fabricants européens se sont tournés vers les États-Unis afin d'écouler leurs surplus. Certains ont choisi d'investir directement aux États-Unis (comme Neoplan). D'autres, au contraire, semblent se retirer du marché américain, comme ce fut le cas de Volvo et Renault.

En plus de devoir faire face à une baisse de la demande, les fabricants de la Communauté sont confrontés à une concurrence de plus en plus vive de la part des pays de l'AELE et de l'Europe de l'Est. Il faudra donc s'attendre à ce que l'industrie européenne se tourne de plus en plus vers le marché américain afin de liquider son surplus de production.