

les entreprises de la CE représentera, pour les grandes entreprises hautement spécialisées de la CE, de nouvelles occasions de copartariat et de sous-traitance, en particulier reliées aux grands projets prévus concernant le réseau ferroviaire européen à grande vitesse. L'ouverture des marchés publics en soi aura, cependant, un impact limité sur le faible niveau des exportations canadiennes vers la CE.

Dans l'industrie des autobus, plus de 300 entités disposant d'une flotte de plus de 50 véhicules exploitent des réseaux urbains et régionaux d'autobus dans la Communauté⁸⁰. Dans la plupart des cas, il s'agit de sociétés appartenant à l'État ou aux collectivités locales. À l'exception du Royaume-Uni et du Portugal, chaque pays s'approvisionne auprès de fournisseurs nationaux. Certains de ces fournisseurs sont des entreprises publiques. Bien qu'il semble exister une volonté d'ouvrir les marchés de ce domaine, il est peu probable que cela se produise à moyen terme d'autant plus que le statut public de certains fournisseurs rend illusoire le jeu d'une vraie concurrence intra-communautaire. En somme, l'ouverture des marchés publics de ce domaine n'aura peu ou pas d'impact sur l'industrie canadienne qui, de toute façon, n'exporte pas vers l'Europe.

2.3 La restructuration industrielle

L'impact de la restructuration industrielle européenne risque d'être à peu près le même pour les trois industries sauf peut-être pour la défense où il sera plus marqué.

L'élimination des frontières entre les pays de la Communauté se traduira par une concurrence nettement plus grande pour l'industrie européenne qui a commencé et continuera à réagir au moyen de fusions et d'acquisitions. Pour les industries de l'aérospatiale et des transports urbain et interurbain, rationalisation et coopération sont monnaie courante depuis quelques années déjà. Pour l'industrie de la défense, le mouvement de restructuration est un phénomène plus récent.

Dans l'industrie de l'aérospatiale, les domaines spécialisés sont déjà globalisés et organisés sur une base pan-européenne dans des projets comme

Airbus⁸¹, Tornado et EFA. Jusqu'à tout récemment, cette rationalisation s'est limitée aux entreprises à l'intérieur de l'industrie, mais depuis peu, la plus grande ouverture des marchés publics a entraîné une restructuration plus poussée et a conduit à un niveau de concentration plus élevé alors que des entreprises diversifiées se sont assurées d'une participation dans l'industrie aérospatiale en se fusionnant à des entreprises spécialisées. La formation récente de Deutsche Aerospace AG (DASA) signifie que plus de 70 p. 100 de l'industrie aéronautique allemande sera sous le contrôle d'une seule entreprise qui jouera un rôle de tout premier plan dans le contexte européen. En Angleterre, Rover s'est jointe à British Aerospace.

Dans l'industrie de la défense, l'article 30 (6) de l'Acte unique européen et la politique du GEIP d'unifier les marchés européens de la défense ont accéléré un processus de restructuration amorcé par la globalisation des marchés. La concurrence transfrontalière des marchés publics de la défense incitera les entreprises de la CE à coopérer entre elles. Cette coopération pourrait prendre diverses formes (par exemple, des prises de contrôle, des consortiums ou des copartariats). C'est dans la mouvance d'Europe 1992 mais hors du champ de l'Acte unique européen que les rationalisations et les regroupements se sont accélérés dans cette industrie. En voici des exemples :

- . MBB acheté par Daimler-Benz;
- . Plessey racheté par GEC et Siemens⁸²;
- . Philips se dégage de l'électronique militaire et vend ses actifs à Thomson et à Siemens;
- . les activités de défense de Thorn-EMI et de Racal sont à vendre et Ferranti pourrait faire l'objet d'une offre d'achat; et
- . on s'attend à un regroupement de l'ensemble des constructeurs d'hélicoptères européens (Aérospatiale, MBB, Agusta, Westland) et des rapprochements devraient se produire dans le domaine spatial (MBB, British Aerospace, Matra, Thomson, Alcatel, etc.)