

limitation progressive des émissions gazeuses provenant des usines dégageant des gaz de combustion et des automobiles, ainsi que le concept de responsabilité civile pour la pollution de l'environnement englobant le principe que "celui qui pollue doit payer", qu'il y ait négligence ou non.

D'autres changements importants de politique ont été traités dans le rapport mais ne figurent pas dans le présent résumé; il s'agit des domaines de la concurrence et des aides d'État, du développement régional, du droit du travail et de la fiscalité.

B. Effets sur les entreprises européennes

Les observations reprises dans cette partie sont basées sur un sondage spécial effectué auprès de 425 sociétés de fabrication et de services actives au sein de la Communauté européenne. L'échantillonnage consistait en 123 sociétés basées dans la Communauté européenne, 56 dans l'AELE, 164 sociétés nord-américaines et 14 firmes japonaises.

Changements structurels

Le programme du marché unique accélérera le rythme des changements structurels déjà en cours dans l'industrie européenne et en précisera les formes. En voici quelques exemples :

- o la concentration accrue des structures de l'industrie;
- o l'accélération des opérations de rachat et de fusion nationales et transfrontalières;
- o la prolifération des alliances transfrontalières en R-D, production et marketing;
- o le recentrage des entreprises sur leurs activités centrales; et
- o la rationalisation des usines à l'échelle européenne.

L'un des facteurs de cet éventuel changement d'orientation est le fait que dans de nombreux secteurs, les marchés fragmentés européens protègent maintenant un nombre trop élevé de sociétés qui ne pourront coexister confortablement sur la scène concurrentielle d'après 1992. Par exemple, il existe 13 constructeurs de locomotives en Europe par rapport à 2 aux États-Unis et 3 ou 4 au Japon. De la même façon, l'Europe a quelque 40 fournisseurs de batteries d'automobiles, contre 4 aux États-Unis; et 11 constructeurs de centraux téléphoniques publics, contre 4 en Amérique du Nord. Dans quelques secteurs, telle l'industrie automobile, où il existe déjà 6 principaux groupes européens, la situation s'aggrave encore avec l'arrivée en Europe des concurrents japonais.

Dans le sondage effectué auprès des industriels européens et entrepris dans le cadre de la présente étude, environ 85 pour cent de toutes les sociétés de fabrication et de services ont indiqué que le programme de 1992 pourrait encourager un élagage modéré ou marqué des concurrents dans leur secteur. On s'attend à ce que cet élagage soit le plus marqué dans l'industrie alimentaire, le génie mécanique et les produits pharmaceutiques, et le moins marqué dans le secteur de l'automobile.

La plupart des industriels interrogés s'attendent à ce que la restructuration qui s'effectue dans leur secteur se produise sous forme de rationalisation en vue d'une réduction des coûts. Toutefois, dans certains secteurs comme les télécommunications, l'impact devrait se faire sentir sous forme de spécialisation de la production.

Les motifs de restructuration pourront varier de secteur en secteur, selon les caractéristiques de l'industrie. Par exemple :