

légère hausse de la demande des services de transport de marchandises⁷¹ (introductions d'unités de transport modal) et une augmentation de la demande des services de transport de passagers⁷².

La production devrait se redresser au cours des années 1990, sur le marché domestique et celui de l'exportation, au fur et à mesure que l'équipement roulant à haute vitesse sera mis en circulation dans plusieurs pays européens. Les dépenses viseront à répondre au besoin de modernisation et seront consacrées en grande partie à l'acquisition de matériel destiné au réseau à grande vitesse (i.e. TGV)⁷³. Quelques projets sont en phase de planification, comme c'est le cas du réseau ferroviaire Alpin qui reliera le nord de l'Italie au réseau central en Suisse et en Autriche, et des routes de même type qui traverseront les Pyrénées afin d'améliorer les liens entre la France et l'Espagne. D'autres projets ont dépassé le stade de planification, tels que les nouvelles voies de chemin de fer pour les trains à haute vitesse, en France et en République fédérale d'Allemagne.

Dans l'industrie du matériel de transport urbain et interurbain, la situation financière critique dans laquelle se trouvent de nombreux organismes chargés de l'exploitation des flottes d'autobus interurbains et urbains les empêche d'envisager de nouveaux investissements. Ils devront au contraire maintenir leurs dépenses en capital à un niveau minimal suffisant pour permettre de remplir les exigences de remplacement essentielles⁷⁴.

Dans l'ensemble, mis à part les deux plus grands fabricants canadiens, qui ont pris les mesures nécessaires afin d'assurer leur participation dans les marchés de transport en commun de la CE (ils seront considérés comme des organisations faisant partie de la CE), les marchés européens ferroviaires et du transport urbain demeureront hautement protégés et il sera difficile pour les entreprises canadiennes d'y pénétrer. Cependant, l'industrie européenne du transport en commun offre des débouchés aux entreprises canadiennes capables de se trouver des créneaux de marché, ce que certaines ont réussi à faire en vendant au Royaume-Uni, un des rares États-membres (avec la République fédérale d'Allemagne et la France) qui s'approvisionne auprès de fournisseurs provenant de l'extérieur de la Communauté.

2.2 L'ouverture des marchés publics

Il est encore difficile de mesurer avec précision l'impact que l'ouverture des marchés publics aura sur ces industries. Les mesures spécifiques les concernant n'ont été approuvées que tout récemment.

L'ouverture des marchés publics à la concurrence intra-communautaire représente un élément essentiel de l'intention d'achever le marché intérieur européen pour 1992. La libéralisation des échanges s'appliquera dès lors à un groupe élargi de contrats des marchés publics. Cependant, on peut imaginer qu'à moyen terme les entreprises étrangères à la CE ne tireront pas de bénéfices importants d'un système qui maintient une forte préférence pour des entreprises établies dans la Communauté⁷⁵.

L'importance économique des fournitures et des services destinés au secteur public et parapublic (et leur impact sur la réalisation d'un marché unique européen) apparaît avec évidence lorsqu'on considère que les achats des administrations publiques sont évalués, en moyenne, à 9 p. 100 du PIB et à 15 p. 100 lorsqu'on y inclut les entreprises publiques. De plus, l'impact des achats publics dans certains secteurs est encore plus significatif lorsqu'on considère que certains des importants secteurs de production concernés, tels que la construction aérospatiale, l'armement ou l'industrie de la machinerie et de l'équipement, occupent une position de tout premier plan et que leur plus grande source individuelle de contrats, c'est l'État. La Communauté s'est donc fixé pour objectif d'ouvrir les marchés publics à la concurrence communautaire (et non pas mondiale), et d'établir un marché intérieur également dans le secteur public.

L'impact des achats du secteur public est le plus important dans les domaines d'activités des entreprises auxquelles les États accordent des droits spéciaux ou exclusifs relatifs au champ d'application des directives. Ces secteurs sont les services de transport, production, distribution et transport d'eau et d'énergie, ainsi que le domaine des télécommunications. Un représentant de la CE qui a participé à l'élaboration des nouvelles règles qui régissent les contrats publics les a qualifiées de «distinctes des autres procédures régissant le