

américaines et que le montage final soit effectué aux États-Unis. Le Canada continuera de demander une amélioration de l'accès aux marchés publics dans ces domaines.

### **Préférences des États et des administrations locales**

Les États et les administrations locales ont diverses préférences pour ce qui est de l'attribution des marchés publics. Par exemple, en 2000, l'État de New York a modifié sa législation et a ajouté les fournisseurs du Québec et de l'Ontario sur la liste de plusieurs États américains dont les fournisseurs ne sont pas admissibles aux marchés publics de l'État de New York. Les fournisseurs québécois et ontariens ont cependant été radiés de cette liste en 2001. De plus, dans le cadre de marchés publics attribués par les États et les administrations locales, mais financés par le gouvernement fédéral, la préférence est accordée à l'achat de produits américains. Le Canada demeure préoccupé par le fait que cette préférence limite l'accès au marché et le rend imprévisible pour les fournisseurs canadiens. Il continuera donc à exercer des pressions pour obtenir l'élimination des préférences accordées par les États et les administrations locales.

### **Modifications législatives et réglementaires**

La réglementation des marchés publics civils et militaires, qui peut nuire à l'accès des fournisseurs canadiens au marché, est constamment modifiée. Le Canada continue d'inciter le gouvernement américain à clarifier et à corriger les incompatibilités potentielles entre les obligations qu'il a contractées en signant l'ALENA et certaines procédures d'achat, qui semblent limiter la participation canadienne aux marchés publics. Celles-ci comprennent entre autres des méthodes d'acquisition simplifiées pour tous les achats publics inférieurs à 100 000 \$ américains et pour les achats de produits commerciaux dont la valeur ne dépasse pas 5 millions de dollars américains. Le Canada se préoccupe également de la propension des législateurs américains à incorporer à l'occasion des dispositions restrictives de ce genre dans les lois, telles que les lois de crédits. Ces mesures, souvent liées à des produits particuliers, semblent être prises sans qu'on ait vraiment évalué la possibilité qu'elles puissent être en contradiction avec les obligations commerciales internationales.

## **AMÉLIORER L'ACCÈS AUX MARCHÉS DES SERVICES**

### **Services financiers**

La loi Gramm-Leach-Bliley, adoptée en 1999, est la plus importante loi que les États-Unis aient adoptée depuis des décennies en ce qui touche le secteur des services financiers. Elle permet aux institutions financières étrangères de constituer des sociétés financières de portefeuille et d'exercer

des activités qui leur étaient interdites auparavant. En ce qui a trait à la prestation de services de part et d'autre de la frontière, le Canada continue de travailler à ce que les règles du jeu dans le secteur des valeurs mobilières soient équitables. Le Canada poursuit ses discussions bilatérales avec les États-Unis à ce chapitre. En outre, comme l'exige l'ALENA, les représentants du Canada, du Mexique et des États-Unis se rencontrent une fois par année pour discuter des questions afférentes aux services financiers.

### **Télécommunications**

Certains fournisseurs de services canadiens se sont heurtés à des difficultés et à de longs délais lorsqu'ils ont voulu obtenir un permis pour offrir des services de télécommunications aux États-Unis. Par conséquent, le Canada continuera de surveiller attentivement l'exécution par les États-Unis de leurs engagements pris dans le cadre de l'OMC, en matière de services de télécommunications, afin de veiller à ce que les fournisseurs canadiens obtiennent les permis avec célérité et de façon transparente.

### **Transport maritime**

Un ensemble de lois (regroupées sous l'appellation de *Jones Act*) établit une série de limites à la participation étrangère dans l'industrie maritime des États-Unis. La principale préoccupation du Canada concerne les exigences américaines qui excluent l'utilisation des navires de construction canadienne pour des activités maritimes dans les eaux américaines. Pour ce qui est du transport maritime international, des restrictions s'appliquent également quant à la nationalité des propriétaires des navires admissibles à l'homologation par les États-Unis. On trouve par ailleurs une variété de subventions et d'autres mesures de soutien en faveur des armateurs américains. Ces restrictions (y compris celles qui sont liées à l'amendement Byrnes-Tollefson dans le domaine de la défense) limitent l'accès des Canadiens au marché américain du transport maritime.

Les services de transport maritime feront très probablement l'objet des négociations en cours dans le cadre de l'OMC concernant les services. Le Canada entend tirer parti de toutes les occasions qui se présenteront pour faire éliminer les restrictions visant les services de transport maritime qui portent préjudice aux intérêts canadiens.

### **Admissions temporaires**

Le commerce transfrontière et la facilitation des admissions temporaires aux États-Unis demeurent une priorité pour les marchés de services. Le Canada continue de discuter de questions relatives à la gestion du contrôle frontalier sur une base permanente avec les fournisseurs canadiens et les États-Unis par le biais de différents mécanismes bilatéraux, y compris l'Accord sur la frontière commune, la Vision de