



sous-traitance gêne l'accès des Canadiens au marché américain et il continuera de faire pression sur le gouvernement à ce sujet.

Les programmes « Buy American »

Les programmes favorisant l'achat de produits et de services américains sont largement utilisés dans les secteurs des marchés publics qui ne sont pas compris dans l'ALENA ou les accords de l'OMC. Comme ces accords commerciaux n'exigent un traitement égal des offres canadiennes que pour les achats directs du gouvernement fédéral américain, aucune restriction n'existe quant aux conditions que les États-Unis peuvent placer sur le financement fourni aux États et aux municipalités.

Marchés du Département de la Défense

En vertu des accords entre le Canada et les États-Unis pour le partage de la production et du développement de produits de défense, l'industrie canadienne a accès à cet immense marché d'équipement et de R-D. Cette relation exige une vigilance continue pour éviter toute érosion, intentionnelle ou par inadvertance.

Projets de transport financés par le gouvernement fédéral (TEA-21)

Le Canada s'efforce toujours d'élargir l'accès présentement limité dont bénéficient les firmes canadiennes sur l'important marché américain des infrastructures de transport en commun, d'autoroute et d'aéroport qui reçoivent un financement du gouvernement fédéral. Presque tous les grands projets de transport des États-Unis sont financés par le gouvernement fédéral, mais administrés par les États et les municipalités ou par des organismes du secteur privé. Le *Transportation Equity Act for the 21st Century* (connu sous le nom de TEA-21) prévoit le financement de ces projets jusqu'à l'année financière 2003. Cette loi a remis en vigueur les dispositions favorisant l'achat de produits et de services américains du *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act*. L'Agence fédérale des transports en commun (Federal Transit Administration ou FTA) et l'Agence fédérale des autoroutes (Federal Highway Administration ou FHWA) accordent des fonds en vertu de la TEA-21 aux États et aux municipalités, de même qu'aux autorités du secteur des transports, pour des projets de transport divers, à condition que ces projets utilisent du matériel et de l'équipement américains. Selon les projets financés par

la FTA, tous les produits en acier et manufacturés doivent avoir un « contenu » américain à 100 p. 100 et être entièrement fabriqués aux États-Unis. Les pièces de matériel roulant (trains, autobus, transbordeurs, trolleybus, etc.) doivent avoir un contenu américain à 60 p. 100 et le montage final doit avoir lieu aux États-Unis. Dans le cas des projets financés par la FHWA, tous les produits de fer et d'acier, ainsi que leurs revêtements, doivent être de fabrication entièrement américaine.

Des conditions similaires s'appliquent aux projets d'aéroports recevant un financement de la Federal Aviation Administration, comme l'autorise le *Airport and Airways Facilities Improvement Act*. Ces projets exigent que tous les produits d'acier et manufacturés aient un contenu américain à 60 p. 100 et que le montage final ait lieu aux États-Unis. Le Canada continuera de demander une amélioration de l'accès aux marchés publics dans ces domaines.

Préférences des États et des municipalités

Une grande variété de préférences sont accordées dans les marchés publics au niveau des États et des municipalités. De plus, de nombreuses clauses « Buy American » du gouvernement fédéral des États-Unis sont incluses dans les marchés publics des États et des municipalités lorsqu'un financement fédéral est fourni. Le Canada est préoccupé par le fait que ces préférences limitent l'accès et le rendent imprévisible pour les fournisseurs canadiens. Le besoin de progrès veillant à assurer l'accès aux fournisseurs canadiens, au niveau de l'État fédéral comme au niveau des États et des municipalités, reste un problème clé pour les gouvernements provinciaux canadiens lorsqu'il s'agit de déterminer si des offres d'ouverture des marchés publics provinciaux et municipaux du Canada doivent être présentées.

Modifications législatives et réglementaires

Les États-Unis en sont encore à l'étape de la mise en œuvre des modifications apportées aux procédures d'acquisition dans le cadre de lois adoptées en 1994 et 1995. Le Canada continue d'inciter le gouvernement américain à clarifier et corriger d'éventuelles incompatibilités entre les obligations qu'il a contractées en signant l'ALENA et les nouvelles procédures, qui semblent limiter la participation canadienne aux marchés publics. Celles-ci comprennent notamment des critères d'admissibilité à la sous-traitance et les procédures d'acquisition simplifiées pour tous les achats publics