

desservent.

La sécurité routière est un autre sujet important qui est touché par l'Accord. Les effets négatifs de la déréglementation aussi bien aux États-Unis et au Canada sur l'entretien des parcs de véhicules et les pratiques de conduite sont bien établis. Non seulement l'ALENA confirme-t-il la déréglementation au moyen d'un traité international, mais il augmente les pressions concurrentielles qui influent déjà sur la sécurité. Les dispositions sur l'harmonisation des normes, en l'absence de toute autre mesure explicite contraire, les ramèneront en bout de ligne au niveau des normes américaines ou à des niveaux plus bas encore puisque les Américains sont la Partie dominante.

À remarquer que le cabotage (le transport de marchandises entre deux endroits dans un même pays) est interdit en vertu de l'Accord. Au Canada, cependant, depuis la déréglementation on constate à l'expérience qu'une fois que les véhicules et conducteurs étrangers sont dans un pays en raison de déplacements internationaux sanctionnés, il est difficile, sinon impossible, de faire observer l'interdiction du cabotage.

L'impact de l'ALENA sur l'industrie canadienne du camionnage sera d'accroître la concentration et la participation étrangère, de réduire les activités de maintenance et d'entreposage dans notre pays et de réduire la sécurité sur nos routes et autoroutes.

L'impact sur l'industrie ferroviaire est déjà visible dans la «nord-américanisation» du Canadien national et du Canadien Pacifique à mesure qu'ils intègrent davantage les lignes qui leur appartiennent aux États-Unis avec leur réseau de base. De même, on a récemment annoncé que les compagnies CN, Burlington Northern et Ferrocarriles Nacionales

de Mexico et Protexa Burlington International (service de péniches) ont commencé à mettre en place un «système ferroviaire sans rupture à l'échelle du continent». Bien que l'ALENA n'encourage pas et d'impose pas explicitement une telle évolution, celle-ci serait improbable en son absence.

## TRANSPORTS TERRESTRES

L'Accord ouvre progressivement le marché américain aux exploitants canadiens de cars nolisés et de circuits touristiques en car, et aux compagnies canadiennes de camionnage. Il permet aussi graduellement les investissements canadiens dans les compagnies mexicaines de cars et de camionnage.

L'effet de l'ALENA sur ce secteur est indissociable de l'impact de la déréglementation. Les services de transport terrestre n'étaient pas inclus dans l'ALE américano-canadien, et pourtant tous les secteurs se restructurent en profondeur sous l'effet combiné de la Loi de 1987 sur les transports nationaux et de l'ALE qui modifie l'emplacement des installations de production, des fournisseurs et des marchés.

Les services de transport de tous genres - rail, camion, navire - ont en général été perçus comme des services publics. Cela est dû aux coûts relativement élevés de leur infrastructure et aux économies d'échelle que permettent l'utilisation de transporteurs publics. La tendance dans ces secteurs est donc naturellement vers les monopoles ou les quasi-monopoles. Les gouvernements ont réagi en réglementant l'industrie afin de protéger les usagers et le public. La déréglementation et le libre-échange constituent un virage de principe important sur la façon de concevoir les services de transport.