

LES TRANSPORTS

INTRODUCTION

Le chapitre 12 qui traite du commerce transfrontières des services englobe aussi les transports - explicitement exclus de l'ALE. Le principe fondamental appliqué aux services inclus dans le chapitre 12 est que nous ne pouvons pas être «discriminatoire» mais devons accorder le «traitement national», c'est-à-dire accorder aux fournisseurs de services d'une autre Partie un traitement non moins favorable que celui accordé à nos propres fournisseurs de services ou aux fournisseurs de services d'un autre pays bénéficiant du traitement de la nation la plus favorisée. Cette clause s'applique aux gouvernements provinciaux deux ans après l'entrée en vigueur de l'Accord.

Bien que cet élargissement de l'ALE visant à inclure les transports de compétence fédérale ou provinciale puisse avoir de grandes répercussions, le texte de l'ALENA est avare de détails, et de grands domaines de la politique des transports canadienne actuelle ont explicitement fait l'objet de «réserves» ou été maintenus comme droits acquis à l'annexe I et II. (Il est possible que certaines importantes politiques actuelles n'ont pas fait l'objet d'une «réserve» et que l'Accord les rende inopérantes sans bruit).

En dépit des nombreuses «réserves» énoncées, l'intention de l'ALENA est clairement de créer au bout d'un certain temps un marché des transports intégré; c'est pourquoi il «gèle» le statu quo, interdisant toute une série de nouvelles initiatives possibles visant à sauvegarder et à créer des emplois canadiens. L'Accord stipule que, cinq

ans après sa date d'entrée en vigueur, un comité examinera les effets de la libéralisation des transports et que dans un délai maximal de sept ans après sa prise d'effet, il y aura des consultations sur la poursuite de la libéralisation.

Il faut remarquer que l'annexe 2004 de l'Accord stipule que, si nous prenons des mesures incompatibles avec l'ALENA qui, selon une autre Partie, «annule et compromet» les avantages dont elle pouvait raisonnablement espérer bénéficier en vertu de l'Accord, ces mesures peuvent être contestées et soumises au procédures de règlement des différends prévues à l'Accord. En d'autres termes, étant donné que les transports ont été inclus dans l'ALENA, toute nouvelle politique dans ce domaine - voire même toute politique existante non explicitement exonérée - peut faire l'objet d'un appel.

La question la plus importante pour les négociateurs était l'ouverture du camionnage, surtout au Mexique. Cette ouverture est pourtant indispensable pour tirer le maximum de l'intégration de la totalité de ce pays dans le système de production des sociétés américaines. Elle est aussi indispensable pour les industries de l'automobile et autres qui fonctionnent en ce moment avec des systèmes de stockage au moment adéquat.

À l'heure actuelle, les camions américains doivent décharger ou passer à des transporteurs mexicains à la frontière. Ces dispositions sont progressivement éliminées en vertu de l'Accord (voir l'annexe I, p. I-M-84). Fait plus important, à moyen et à long terme, l'ALENA donne une garantie pour les investissements en capitaux essentiels dans l'infrastructure des transports mexicaine. Cela se répercutera sur le secteur manufacturier canadien et sur les installations de transport qui le