

5 février 1998. Selon l'une de ces ordonnances (*Foreign Carrier Entry Order*), les transporteurs des pays membres de l'OMC, dont le Canada, pourront pénétrer le marché américain ou pourront posséder les actions (à raison de 100 % par voie indirecte ou de 20 % par acquisition directe) d'un transporteur américain licencié ou d'un propriétaire de câbles sous-marins, leur entrée étant, sous réserve de contestation, présumée conforme à l'intérêt public. La seconde ordonnance (*Domestic International Satellite Consolidation, connue sous l'acronyme DISCO II*) a le même effet à l'égard des services de télécommunications par satellite. Dans les deux cas, le critère de réciprocité qui existait auparavant (et qui reposait sur l'offre réciproque de créneaux concurrentiels) a été éliminé, mais les États-Unis continueront de tenir compte de la politique étrangère et commerciale des pays en lice. L'accès au marché américain dépend également de l'entrée en vigueur de certaines dispositions de la loi de 1996 sur les télécommunications (*Telecommunications Act*).

Le Canada s'intéressera de près à la mise en œuvre par les États-Unis de leur engagement à permettre aux fournisseurs étrangers d'offrir des services de télécommunications locales, interurbaines ou internationales, soit à partir d'installations propres ou par des services de revente, conformément aux principes réglementaires qui ont fait l'objet d'un accord multilatéral.

Transport maritime

Un certain nombre de lois (regroupées sous l'appellation de *Jones Act*) établissent une série de limites à la participation étrangère à l'industrie maritime des États-Unis. Ces lois restreignent notamment le transport de marchandises ou de passagers entre deux points situés aux États-Unis aux navires construits et homologués dans ce pays et dont les propriétaires et l'équipage sont américains. Des restrictions semblables s'appliquent au dragage, au sauvetage et à d'autres activités commerciales menées 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 navires appartenant à des intérêts américains : les lois relatives au régime préférentiel de transport maritime leur accordent en effet l'exclusivité pour ce qui est du matériel militaire et un traitement préférentiel en ce qui concerne le matériel public non militaire, les cargaisons de produits d'aide (humanitaire ou bilatérale) et certaines

denrées agricoles. Ces restrictions – auxquelles s'ajoutent d'autres exclusions (y compris celles qui sont reliées à l'amendement Byrnes/Tollefson dans le domaine de la défense) – limitent la participation des Canadiens sur le marché américain du commerce maritime.

Le Canada continuera d'encourager la libéralisation de ces mesures restrictives chaque fois que l'occasion se présentera. Malgré les nombreux appels en faveur d'une réforme de ce secteur, les restrictions concernant le cabotage et la préférence donnée aux navires battant pavillon américain jouissent toujours d'appuis importants aux États-Unis, ce qui n'augure pas de changements majeurs à courte échéance.

Admissions temporaires

Selon l'article 343 de la loi américaine sur l'immigration (*Illegal Immigration Reform and Immigrant Responsibility Act*), tout étranger souhaitant travailler dans le secteur de la santé doit présenter un certificat, délivré par un organisme américain d'accréditation, vérifiant la compétence professionnelle de l'individu et sa maîtrise de la langue anglaise. Une dérogation visant les personnes désireuses d'obtenir un permis de séjour temporaire est actuellement en vigueur, en attendant la mise en place des règlements d'application de la loi. Le Canada a indiqué à l'administration et au Congrès que l'exigence relative à l'accréditation, dans le cas des personnes en quête d'un permis de séjour temporaire, risquait d'enfreindre les engagements pris par les États-Unis en vertu de l'ALENA. En réponse à ces préoccupations, Charlene Barshefsky, représentant américain au Commerce, a déclaré que les États-Unis « s'efforceraient » de faire en sorte que les règlements d'application de la loi soient conformes à l'ALENA. Le Canada continuera de soulever cette question avec les États-Unis afin de parvenir à une solution satisfaisante.

MARCHÉS PUBLICS

Le Canada continuera d'inciter les autorités des États-Unis à faciliter l'accès des fournisseurs canadiens aux marchés publics américains. À l'heure actuelle, les exemptions accordées en vertu des accords conclus dans le cadre de l'ALENA et de l'OMC ferment la porte à ceux qui voudraient présenter des soumissions à l'égard d'un large éventail de projets dans divers secteurs critiques. Les programmes réservés aux petites entreprises et aux entreprises minoritaires sont particulièrement restrictifs, tout comme les programmes *Buy American* (« achetons des produits américains »).