

Enfin, en ce qui concerne les dispositions de l'Accord, il n'y a aucune réserve ni exception pour le secteur des transports dans l'application du chapitre 21 sur les dispositions institutionnelles et les procédures de règlement des différends.

TRANSPORT MARITIME

Le Canada conserve le droit de réserver aux compagnies canadiennes de transport maritime, le transport sur les eaux canadiennes ainsi que les services maritimes liés à la mise en valeur des ressources offshore, et se réserve le droit de mettre en oeuvre une loi analogue à la loi Jones américaine, qui est préservée telle quelle comme déjà elle l'était dans l'ALE.

SERVICES AÉRIENS

L'article 1201 traite en général du commerce transfrontières des services, mais exclut explicitement «les services aériens, y compris les services de transport aérien intérieur et international, réguliers ou non, et les services auxiliaires de soutien autres que : (i) les travaux de réparation et de maintenance effectués pendant qu'un aéronef est retiré du service et (ii) les services aériens spéciaux.»

L'Accord et l'annexe excluent clairement les services aériens réguliers de transport intérieur et international et permettent le maintien des restrictions actuelles relatives à la propriété étrangère des compagnies aériennes. Rien d'autre ne pourrait accroître l'accès des compagnies aériennes américaines au marché canadien (bien que cela demeure réellement possible sous l'effet des négociations aériennes bilatérales en cours avec les États-Unis («ciels ouverts»).

SERVICES AÉRIENS SPÉCIAUX

-cartographie, topographie et

photographie aériennes, lutte contre les feux de forêts, interventions hélicoptères en forêt, épandage aérien, excursions en avion, entraînement au pilotage, etc.

Les services aériens spéciaux sont visés par l'Accord, et les compagnies américaines et mexicaines pourront fournir ces services au Canada après une période de transition. Bien que le Canada soit compétitif dans ce domaine, p. ex. dans la cartographie aérienne, certains emplois et débouchés d'affaires risquent d'être perdus dans les services aériens liés à nos industries extractives. L'investissement et les prises de contrôle américains dans les services aériens spéciaux peuvent encore être restreints (annexe II).

La maintenance et la réparation d'aéronefs retirés du service (c.-à-d. les activités normales de maintenance importante) sont incluses, mais l'annexe I «maintient comme droit acquis» la politique canadienne actuelle, qui exige que ces activités soient exercées par des entreprises canadiennes reconnues ou par des entreprises américaines en application de l'Entente bilatérale Canada-États-Unis sur la navigabilité.

Cette confirmation de la politique en vigueur signifie que le Canada ne pourrait pas revenir à une politique exigeant que toutes les principales activités de réparation et de maintenance des aéronefs soient exécutées au Canada. Il vaut la peine de souligner que les deux principaux transporteurs emploient en ce moment 6 000 travailleurs à des activités de maintenance des aéronefs, et que la loi sur la privatisation d'Air Canada a imposé le maintien des installations de maintenance à Winnipeg et à Montréal.

La maintenance régulière d'une flotte d'avions crée un nombre important d'emplois et les compagnies