

dans l'ALENA, contrairement à son exonération en vertu de l'ALE, créerait toute une différence. Puisque le transport terrestre est exclu de l'ALE, nous pourrions, si les subventions LTGO étaient menacées, exiger que les exportations de grain canadiennes soient expédiées par chemin de fer canadien et via les ports canadiens. Mais comme le transport terrestre est inclus dans l'ALENA, cela serait interdit. Cela constitue un important changement parce que, sans les subventions LTGO, une part importante de nos exportations de grain seraient expédiées sur les marchés internationaux par les chemins de fer et via les ports américains, ou par chaland sur la voie fluviale du Mississippi. Il vaut la peine de souligner que la Commission canadienne du blé - qui a toujours emprunté, par principe, l'infrastructure canadienne des transports - a récemment effectué des expéditions expérimentales via le port de Tacoma dans l'état de Washington.

L'annexe 301.3 réserve aussi les subventions au titre de la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes (sic), c'est-à-dire les taux privilégiés de transport des marchandises dans les Maritimes. Ce que cela implique est que toute augmentation de ces subventions, ou introduction d'autres subventions aux transports comme outil de développement régional est désormais interdite en vertu de l'ALENA.

Le chapitre 10 qui porte sur les marchés publics aura des effets sur deux importantes composantes de l'industrie du transport terrestre au Canada, à savoir la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et VIA Rail. Ces deux entreprises sont incluses à l'annexe 1002.3 en qualité de sociétés d'état. Certaines exceptions visent les marchés énumérés à l'annexe 1002.7, tels la construction et la réparation de

navires et les transports ferroviaires urbains et matériel de transport. L'absence de cette liste d'exceptions pour les locomotives et le matériel roulant, pour les composantes et services connexes, incluant les réparations et la maintenance, signifie qu'ils sont visés par ce chapitre. Lorsque ces produits ou services ne sont pas obtenus dans le pays, ils doivent maintenant être ouverts à la concurrence nord-américaine (pourvu qu'ils soient d'une valeur supérieur au seuil de 50 000 \$).

Cela pourrait, par exemple, avoir un impact sur le «Pointe-Sainte-Claire Shop», à Montréal, dont les activités sont fondées sur des contrats commerciaux. En dépit du fait que cet important atelier de maintenance de wagons et de moteurs appartient entièrement au CN, il est tenu de soumissionner avec des entreprises de l'extérieur les travaux qu'il effectue, y compris les réparations et la maintenance du matériel CN. Bien que cela ne soit pas exigé dans l'Accord, cet article pourrait être utilisé par la direction des chemins de fer comme argument contre les fournisseurs intérieurs également, tel le grand atelier de Transcona. Il donne, en effet, plus de poids à leurs arguments concernant coûts non concurrentiels imputables aux frais généraux excessifs. Cet article aura aussi des effets sur les producteurs de locomotives et de matériel roulant du secteur privé canadien. Ni les compagnies des chemins de fer canadiennes, ni les gouvernements canadiens ne pourront leur donner la préférence face à des fournisseurs américains ou mexicains.

Le chapitre 11 sur l'investissement touche aussi le secteur du transport, en ce qu'il empêche l'adoption de toute nouvelle politique exigeant la propriété canadienne ou visant à imposer des prescriptions de résultat aux sociétés à capitaux étrangers.