

Outre le chapitre 12, les industries du rail, du camionnage et des cars sont visées par plusieurs autres chapitres connexes, notamment : chapitre 9 : Mesures normatives; chapitre 11 : Investissement; chapitre 15 : Politique de concurrence, monopoles et entreprises d'État; chapitre 18 : Publication, notification et application des lois et chapitre 20 : Dispositions institutionnelles et procédures de règlement des différends.

NORMES

Le chapitre 9 de l'ALENA traite des «obstacles techniques au commerce» et a d'importantes répercussions sur l'intégration des services de transport terrestre nord-américains et sur la confirmation d'une harmonisation à la baisse des normes de sécurité.

Les dispositions de ce chapitre s'appliquent explicitement aux gouvernements provinciaux (article 902), même si les normes techniques imposées par les provinces ont été explicitement exonérées aux termes de l'article 601 de l'ALE.

À l'instar de l'ALE, le chapitre 9 (article 904) reconnaît le droit des pays à adopter, maintenir ou appliquer les mesures normatives visant à favoriser la sécurité ou à protéger la santé des personnes, l'environnement et les intérêts des consommateurs. Les pays ont aussi le droit d'établir le niveau de protection qu'ils jugent approprié, à la condition que cela ne constitue pas un «obstacle inutile» au commerce.

L'article 905 sur l'utilisation de normes internationales va beaucoup plus loin que l'ALE. Il stipule, en effet, que les normes internationales devraient, en général, servir de base aux normes nationales. Un pays peut encore imposer une norme entraînant une mesure de protection plus élevée,

si cela est nécessaire pour atteindre des «objectifs légitimes» en matière de sécurité, de santé ou de développement durable.

Des dispositions détaillées de ce chapitre convergent toutes vers l'uniformisation des normes. On trouve des dispositions demandant que l'on s'efforce de rendre les normes compatibles; d'accepter les normes et procédures les uns des autres; de donner avis des nouvelles normes et de consulter à leur sujet; d'établir un «service de renseignement» qui réponde aux questions touchant les normes; de mettre sur pied des comités de coopération technique.

L'article 913 prévoit la mise sur pied d'un Comité des mesures normatives qui suivra la mise en oeuvre et l'application des dispositions de l'Accord et formera des comités et groupes de travail.

Tout cela revient à dire qu'il sera possible, en principe, de maintenir des normes plus exigeantes que les normes internationales ou que celles en vigueur aux États-Unis ou au Mexique, mais que ces normes donneront presque certainement lieu à des discussions et examens, et seront assujetties à la prescription exigeant que leur justification soit claire, technique et scientifiques. Par exemple, en ce qui concerne le contrôle des dangers environnementaux, l'Accord comporte plusieurs clauses détaillées sur l'utilisation de méthodes d'évaluation des risques, de lignes directrices concernant la mise à l'épreuve de produits chimiques, etc.

Tout différend au sujet des normes - lorsque la Partie réagissant à une plainte y tient - doit être réglé en vertu des procédures de règlement des différends de l'ALENA plutôt que du GATT (paragraphe 2005(4)). Dans tous les autres cas, un plaignant a le choix d'invoquer les procédures du GATT. Les groupes spéciaux de l'ALENA peuvent, à leur