

l'échelle européenne. Même si des normes européennes existaient avant 1985, ce n'est effectivement que depuis le livre blanc de 1985 que l'on porte une attention particulière aux questions normatives.

En général, l'établissement de normes européennes devrait libéraliser l'accès aux marchés et faciliter le libre mouvement des produits provenant de l'intérieur de la CE et de pays étrangers.

Les normes et la certification jouent un rôle de plus en plus important à l'échelle du marché mondial. C'est pourquoi il est important que, dans un tel environnement de commercialisation, les entreprises canadiennes fassent certifier leurs produits selon les normes internationales reconnues. Si la CE se conforme aux normes de l'ISO (*Organisation internationale de normalisation*), l'établissement de normes européennes devrait avoir peu ou pas d'impact sur les exportations vers l'Europe des industries canadiennes qui font l'objet de cette étude. Cependant, il est vraisemblable que dans certains cas, la CE établira ses propres normes.

La plupart des produits de l'industrie aérospatiale sont soumis à des normes internationales, établies conformément au code de navigabilité commun. Le code de navigabilité commun est l'équivalent européen du *Code of Federal Aviation Regulations* de la *Federal Aviation Administration* (FAA) des États-Unis. L'Association européenne des constructeurs de matériel aérospatial travaille actuellement à la mise au point de normes européennes s'inspirant largement des normes américaines.

Dans l'industrie de la défense, il n'existe encore aucune politique d'harmonisation et les intentions du GEIP en ce qui concerne l'adoption de normes européennes différentes de celles de l'OTAN, demeurent inconnues. Cependant, il est possible que, si elles étaient adoptées, les normes européennes ne différeraient pas de celles de l'OTAN<sup>93</sup>. Pour les produits à usage mixte, le perfectionnement de normes européennes pour les produits civils et le programme de réforme de la Commission européenne visant la reconnaissance mutuelle et l'équivalence, auront certainement des répercussions sur les marchés publics intra-communautaires de la défense et pourraient

éventuellement affecter les exportations canadiennes de cette industrie. En fait, lorsque ces normes diffèrent des normes nord-américaines, il peut s'avérer coûteux d'y adapter les produits canadiens pour un marché qui ne représente actuellement qu'une faible proportion des marchés d'exportations canadiens. Dans ce sens, l'adoption possible de normes européennes pour les systèmes de télécommunications, les véhicules motorisés et les systèmes électroniques devrait faire l'objet d'une attention particulière de la part de l'industrie canadienne.

Dans l'industrie des transports urbain et interurbain, les différences qui existent au niveau des spécifications et des normes appliquées, par exemple, à l'écartement des rails, au chargement des wagons, aux systèmes électriques pour l'équipement de transport ferroviaire et des normes de sécurité et de fonctionnement dans le transport par autobus, sont encore très marquées entre les États-membres. Malgré les différences qui subsistent et la nécessité de poursuivre l'établissement de normes européennes, on utilise déjà dans cette industrie un grand nombre de normes ISO (*Organisation internationale de normalisation*)<sup>94</sup>, et on y retrouve aussi une certaine compatibilité en ce qui concerne le matériel.

L'industrie européenne utilise les normes de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) tandis que l'industrie nord-américaine et d'Amérique latine se réfère aux normes AAR (*Association of American Railroads*). Dans l'ensemble, les normes AAR sont supérieures aux normes UIC et l'industrie canadienne peut fabriquer bon nombre de produits selon l'une ou l'autre de ces deux normes. Aussi, les fabricants canadiens réalisent des projets dans les pays où l'utilisation des normes UIC est de mise. L'adoption et le développement de nouvelles normes européennes ne devrait donc pas poser de problème pour les exportations canadiennes vers la CE<sup>95</sup>. Dans l'ensemble, le commerce canadien avec l'Europe ne devrait pas être touché en ce qui concerne l'équipement de transport en commun. Cependant, les fabricants canadiens devront faire face à une concurrence accrue de la part d'une industrie de la CE rationalisée, sur les marchés des pays tiers.