

L'ALENA introduit une nouvelle règle d'origine basée sur le coût net avec des exigences de teneur en valeur régionale pour les produits du secteur de l'automobile (chapitre 4). Après une période d'entrée en vigueur échelonnée sur huit ans, l'ALENA exigera un niveau plus élevé de teneur nord-américaine : 62,5 p. 100 pour les automobiles et les véhicules légers et leurs moteurs et transmissions, et 60 p. 100 pour les autres véhicules, leurs moteurs et transmissions ainsi que pour les autres pièces d'automobiles. En outre, on suivra la valeur des pièces provenant de l'extérieur du territoire de l'ALENA pour assurer un calcul plus exact de la teneur nord-américaine. La période d'adoption graduelle sur huit ans permettra aux producteurs de faire les ajustements nécessaires dans leurs activités nord-américaines sur deux cycles de modèles de manière à tirer avantage des dispositions de libéralisation du commerce de l'ALENA. Les nouvelles règles d'origine ont été rédigées en partie pour faire en sorte que ne se reproduisent plus les problèmes comme les différends mettant en cause GM-CAMI et Honda. GM pourra importer des véhicules de CAMI au Mexique à des taux préférentiels si ces véhicules respectent les règles d'origine. CAMI aura le même accès aux États-Unis qu'il avait en vertu de l'ALE.

L'ALENA (appendice 300.A.2.6) donne aux fournisseurs de pièces indépendants mexicains l'assurance que les achats de pièces ne tomberont pas sous les niveaux atteints en 1991-1992 (plus un pourcentage de croissance du marché). Ces sauvegardes seront toutefois abolies graduellement sur 10 ans, alors que les sauvegardes du Pacte de l'automobile (qui établissent un ratio production-ventes pour les véhicules et une exigence de valeur ajoutée canadienne) restent en place.

Fiche documentaire : l'industrie automobile canadienne

L'industrie automobile est l'une des plus importantes industries d'Amérique du Nord et donne de l'emploi à plus de 225 000 Canadiens dans la fabrication (137 000) et la vente (90 000). Elle compte pour quelque 4 p. 100 du PIB du Canada et ses exportations représentent 32 p. 100 des exportations manufacturières du Canada.

La performance est cruciale à la santé de nombreux autres secteurs comme l'acier, le textile, l'électronique et le caoutchouc. Grâce au Pacte de l'automobile entre le Canada et les États-Unis, l'industrie fonctionne de façon intégrée au Canada et aux États-Unis depuis 1965, ce qui procure un avantage économique considérable au Canada central. Le Canada exporte chaque année 85 p. 100 de sa production de véhicules et 90 p. 100 de sa production de pièces, presque entièrement vers les États-Unis. Le Canada a reçu une part accrue de la production nord-américaine (Canada-États-Unis) tant pour l'assemblage (qui a progressé de 14,5 p. 100 en 1981 à 17,5 p. 100 en 1991) que pour les pièces (qui est passée à 11 p. 100 en 1991, contre 5 p. 100 en 1981).

Traditionnellement, l'industrie automobile était répartie en deux grands segments : les véhicules fabriqués outre-mer et ceux fabriqués en Amérique du Nord. Les fabricants étrangers du Japon et de Corée, ont commencé leurs activités au Canada peu après que le gouvernement et l'industrie du Japon eurent accepté des restrictions volontaires aux exportations en 1981. Afin de stimuler davantage les investissements étrangers, le gouvernement canadien a établi un programme de remise des droits de douane, basé sur la production, qui fait abaisser les droits de douane d'un dollar pour chaque dollar dépensé en contenu canadien. Dans l'ensemble, la production canadienne est orientée vers les camions légers et les voitures de tourisme. Le coût plus bas de la main-d'oeuvre canadienne a aussi encouragé la production au Canada.

Malgré la réorganisation de l'industrie nord-américaine et l'arrivée des sociétés étrangères, la pénétration des exportations, jusqu'à tout récemment, a été élevée. En 1990, environ 31 p. 100 des véhicules vendus au Canada étaient des véhicules importés, contre 11 p. 100 en 1979. Environ un tiers de ceux-ci provenaient de ce qu'il est convenu d'appeler les «importations captives», à l'initiative des trois grands fabricants nord-américains (GM, Ford et Chrysler).