

## LES EFFETS DE L'ALÉNA

Le secteur de l'automobile bénéficie d'un traitement particulier dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA). En particulier, les dispositions sur les règles d'origine prévoient des mesures particulières pour protéger les marchés canadiens et américains des abus éventuels de pays non signataires de l'Accord. En même temps, le marché des pièces de rechange — et en particulier des pièces de remplacement — sera largement libéralisé.

L'ALÉNA étend les dispositions de l'ALÉ entre le Canada et les États-Unis au Mexique. L'ALÉ avait déjà réduit sensiblement les tarifs douaniers sur les pièces de rechange entre les États-Unis et le Canada et, comme les achats de pièces de rechange par les grands fabricants étaient déjà exemptés des droits de douane dans le cadre du Pacte de l'automobile entre le Canada et les États-Unis, c'est sur le marché des pièces de remplacement que les effets de l'ALÉNA se feront le plus sentir.

La libéralisation du contexte commercial profitera beaucoup plus aux producteurs canadiens et américains de pièces de rechange qu'à leurs concurrents mexicains. Auparavant, le Mexique avait réussi à exporter à la fois des véhicules et des pièces d'origine aux États-Unis et au Canada sans restriction alors que les importations de produits comparables au Mexique avaient été limitées par les exigences de contenu national mexicain. Avec l'entrée en vigueur de l'ALÉNA, celle-ci et toute une gamme d'autres restrictions prévues par le décret sur l'automobile de 1989 seront éliminées progressivement d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2004.

Le Mexique éliminera également progressivement les restrictions qui empêchent actuellement l'importation de véhicules autrement que par les fabricants. Avec l'entrée en vigueur de l'ALÉNA, les exigences à l'exportation pour les fabricants baisseront à 0,80 \$ par dollar d'importation et seront éliminées progressivement sur dix ans.

Les tarifs douaniers qui s'appliquent environ aux trois quarts de toutes les pièces de rechange pour automobiles seront éliminés d'ici cinq ans. Les tarifs douaniers mexicains sur les véhicules aménagés diminueront immédiatement de 50 pour cent et disparaîtront complètement d'ici dix ans. La période d'élimination pour les camions légers est de cinq ans et les restrictions disparaissent immédiatement pour les camions de poids moyens et lourds et les autobus.

Les règles d'origine sont conçues pour empêcher les pays non signataires d'utiliser le territoire d'un pays participant pour accéder au marché nord-américain de façon détournée. Ce fut une question particulièrement difficile à régler dans le cas du Mexique parce que son faible coût de la main-d'œuvre est reconnu comme un incitatif aux abus. Un certain nombre de règles d'origine spéciales s'appliquent au secteur de l'automobile. D'ici l'an 2002, les automobiles et les camions légers devront avoir un minimum de 62,5 pour cent de contenu nord-américain pour être protégés par l'ALÉNA — une augmentation de 50 pour cent par rapport aux dispositions de l'ALÉ. On exercera un suivi des pièces de rechange au fur et à mesure qu'elles entreront dans la fabrication de composants et de sous-ensembles. Cette règle compliquera la tâche des sociétés européennes et japonaises qui voudraient tirer parti de l'ALÉNA en assemblant des véhicules en Amérique du Nord à partir de pièces importées.

Dans le cadre de l'ALÉNA, les investisseurs des États-Unis et du Canada ont immédiatement le droit de posséder 100 pour cent de tout fabricant mexicain de pièces de rechange. La propriété étrangère des autres entreprises du secteur de l'automobile est limitée à 49 pour cent, mais les règles sur la pleine propriété seront éliminées au cours des cinq ans à venir.