

d'accroître la production grâce à l'accès à un marché, auparavant fermé, de 85 millions de consommateurs. Grâce à la suppression, avec le temps, des restrictions qu'applique actuellement le Mexique, l'ALENA assurera l'établissement d'une industrie automobile nord-américaine vraiment intégrée, mais aussi d'un marché des véhicules automobiles et de leurs pièces complètement intégré. Toutes les restrictions appliquées par le Mexique, y compris tous les tarifs imposés sur les produits automobiles originaires, seront éliminées sur une période de dix ans.

Les améliorations du calcul des règles d'origine sont conçues de manière à éviter à l'avenir les différends comme ceux qui touchent la production de Honda à Alliston (Ontario) et l'usine GM-CAMI à Ingersoll (Ontario). Les règles sur le contenu nord-américain sont portées à 62,5 p. 100 pour les automobiles, les camions légers et les principales composantes et à 60 p. 100 pour les autres produits automobiles.

- Même si les règles d'origine concernant les textiles et les vêtements sont plus rigoureuses dans l'ALENA que dans l'ALE, exigeant que les fibres, les tissus et les vêtements soient fabriqués en Amérique du Nord pour être admissibles aux droits préférentiels prévus dans l'ALENA, les contingents prévoyant l'accès préférentiel au marché américain des produits fabriqués au Canada mais qui ne répondent pas aux règles ont été sensiblement majorés.
- Limités par le désaccord au sujet du commerce des produits agricoles dans le cadre de l'Uruguay Round, les trois pays ont préparé une série d'accords bilatéraux. Les dispositions de l'ALE concernant l'agriculture ont été incluses dans l'ALENA. Le Canada et les États-Unis ont tous les deux négocié des accords distincts au sujet de l'accès au marché mexicain. Le Canada a pu élargir les débouchés de la viande rouge et des céréales, tout en conservant entièrement son régime actuel de gestion nationale de l'offre des produits laitiers et de la volaille.
- Les dispositions concernant les normes s'inspirent des progrès importants accomplis dans le cadre de l'Uruguay Round. Elles prévoient des règles précises visant à réduire la possibilité d'utiliser les normes comme obstacles déguisés au commerce, tout en maintenant le droit qu'ont les gouvernements de passer des règlements à l'intérieur de leur propres frontières et de favoriser l'atteinte d'objectifs importants comme la protection de l'environnement.
- L'inclusion du transport terrestre permettra aux camionneurs canadiens d'organiser leurs opérations en Amérique du Nord de façon plus efficiente. L'Accord prévoit que les camionneurs peuvent transporter des marchandises d'un pays à l'autre, mais il réserve les marchandises locales aux camionneurs du pays en question; par exemple les camionneurs canadiens peuvent prendre des marchandises au Mexique et les transporter aux États-Unis, et ensuite prendre d'autres marchandises aux États-Unis et les transporter au Canada ou vice versa, mais ils ne peuvent transporter de marchandises d'une région des États-Unis à une autre. Les camionneurs américains et mexicains peuvent prendre et livrer des marchandises d'origine internationale au Canada, mais ils ne peuvent prendre et livrer des marchandises entre des villes canadiennes.
- L'application des dispositions concernant les services transfrontières aux services aériens spécialisés devraient ouvrir de nouveaux débouchés aux sociétés canadiennes de haute technologie se spécialisant dans les relevés aériens, la cartographie, la détection à distance et dans des secteurs semblables à vocation exportatrice.