



Bourse CEI aux Meilleurs travaux académiques des étudiants

Édition 2018

2er Prix

"Révision des règles d'origine pour un impact gagnant-gagnant", Note adressée au Secrétaire du Commerce des États-Unis.

Lauréats: Mylia Arseneault-Monette, Valérie Emadisson, Ambyr Ladani et Frida Misago

Afin d'encourager les analyses à propos de divers enjeux des Amériques, le CEI a décidé de reconnaître l'excellence des meilleurs travaux académiques des étudiants. L'édition 2018 de ce concours a été organisée au sein du Séminaire pluridisciplinaire sur la renégociation de l'ALÉNA (ETI-7014-H18) de l'Université Laval.

Au sein de ce séminaire, chaque équipe de 3 ou 4 étudiants devait rédiger quatre notes de breffages sur un thème touché par la renégociation. Chaque note prenait la perspective d'un secteur ou d'un joueur impliqué et analysait les enjeux pour finir avec des recommandations. Huit travaux ont mérité la condition de finalistes, mais seulement les trois meilleures notes ont reçu trois prix totalisant 600 \$.

Bien qu'une simulation, ces notes contiennent des analyses fort pertinentes dans la réflexion des implications de l'ALÉNA et sa renégociation.

**DE: GOUVERNEUR MATT BLUNT, PRÉSIDENT DE L'AMERICAN AUTOMOTIVE POLICY COUNCIL
À: WILBUR ROSS, SECRÉTAIRE DU COMMERCE DES ÉTATS-UNIS**

DATE: 11 MARS 2018

OBJET: RÉVISION DES RÈGLES D'ORIGINE POUR UN IMPACT GAGNANT-GAGNANT

Tout d'abord, en tant qu'association représentant Fiat Chrysler Automobiles U.S., Ford Motor Company et General Motors Company, nous tenons à vous remercier d'avoir à cœur et de défendre les intérêts de l'industrie automobile américaine dans les renégociations de l'ALÉNA. Toutefois, nous nous inquiétons des effets pervers que la mesure du renforcement des règles d'origine à 85% de contenu nord-américain et à 50% de contenu américain pour les véhicules pourrait avoir. Étant donné que l'industrie automobile se situe au sommet du secteur manufacturier américain (AAPC, 2017a), un tel renforcement des règles d'origine dans l'ALÉNA affecterait négativement l'industrie automobile en entier, mais aussi la création d'emplois et la croissance économique américaine.

La teneur en valeur régionale (TVR) actuelle de 62,5% dans le secteur automobile compte parmi les plus élevées des accords commerciaux mondiaux existants. Elle constitue un juste milieu pour empêcher l'accès aux bénéfices aux pays étrangers sans les investissements nécessaires et favoriser l'investissement en Amérique du Nord pour profiter des bénéfices hors-taxes de l'accord, permettant la création d'emplois et la croissance économique américaine (AAPC, 2017b).

De plus, l'intégration profonde nord-américaine dans le secteur automobile permet au bloc ALÉNA de rester compétitif sur la scène internationale et de favoriser les exportations américaines, pour éventuellement combler le déficit commercial des États-Unis. Plus précisément, le déficit américain dans le secteur automobile se retrouve à 75% dans les produits électriques et la catégorie "autres pièces", où les tarifs de la Nation la plus favorisée (NPF) sont relativement bas. Par conséquent, un renforcement de la TVR encouragerait les producteurs américains à importer pièces et véhicules plutôt qu'à effectuer une restructuration coûteuse de leur chaîne de valeur pour favoriser la production domestique américaine (SCOTIABANK, 2017). Aussi, cette intégration nord-américaine de la chaîne de valeur automobile implique une teneur élevée en contenu américain (en matériaux bruts ou composantes) dans les véhicules construits au Canada et au Mexique, favorisant ainsi la création d'emplois américains (AAPC, 2017b). En effet, les pièces automobiles peuvent traverser jusqu'à huit fois la frontière avant d'être assemblées en produit fini (WILSON, 2011). Le contenu américain dans les véhicules importés du Mexique serait passé de 5% avant l'ALÉNA à 40% en 2014 (Wharton School, 2014). Selon notre analyse, en moyenne, plus de 60% de contenu américain se retrouve dans les véhicules mexicains (AAPC, 2017b). Un rapport de la Scotiabank évalue le contenu américain dans les produits canadiens à environ 60% et qu'une hausse de contenu américain a eu lieu depuis 2010, causée par une centralisation des fonctions d'achat aux États-Unis (SCOTIABANK, 2017).

Un renforcement de la règle d'origine pourrait affecter négativement la chaîne de valeur hautement intégrée de l'industrie américaine. En effet, tel que l'a mentionné Thomas J. Donohue, le président et CEO de la Chambre de commerce américaine:

« If the administration's proposal were to move forward, companies would cease trading under NAFTA and simply pay the generally low U.S. tariffs established under

the rules of the WTO. So the impact would be the opposite of what's intended: U.S. industry would source more inputs from Asia and less from the U.S. That's right—this proposal would actually send business overseas » (DONOHUE, 2017: 4)

Par ailleurs, la présence du Mexique et de son marché d'intrants à faible coût pour les composants à haute teneur en main-d'œuvre permet aux constructeurs automobiles américains de rester compétitifs mondialement face aux constructeurs européens et asiatiques (AAPC, 2017c). Des règles d'origine plus strictes augmenteraient le prix des intrants et diminueraient la compétitivité mondiale du secteur automobile américain en réduisant l'efficacité économique de sa chaîne de valeur par sa restriction au marché mexicain de pièces automobiles à faible coût (KULISCH, 2017). Cela pourrait avoir comme impact de diminuer la croissance des exportations américaines dans le secteur automobile et d'augmenter les coûts des véhicules américains pour les consommateurs, favorisant ainsi les producteurs de véhicules étrangers (AAPC, 2017b). De plus, les exportations automobiles américaines bénéficient du réseau d'accords de libre-échange du Mexique avec 46 pays représentant 70% du PIB mondial (SANDOVAL-SAQUI, 2017). L'accès à ce marché international pourrait être compromis en l'absence d'un consensus sur les règles d'origine à l'approche de l'élection présidentielle mexicaine du 1er juillet (CAR, 2017). Les États-Unis auraient tout intérêt à conserver les règles d'origine actuelles étant donné que le Canada et le Mexique sont contre un renforcement des règles d'origine dans le secteur automobile (Bond, 2017 ; JOHNSON, 2018). De plus, ces deux pays ont signé le PTPGP, qui incluent des teneurs en valeur régionale de 45% pour les véhicules automobiles et de 35 à 45 % pour les pièces de véhicules automobiles (Gouvernement du Canada, 2018), soient des valeurs bien inférieures à celles souhaitées par le Département du Commerce. Par conséquent, leur nouvel accès aux intrants asiatiques peu coûteux pourrait leur permettre de rester compétitifs sur le marché américain même en l'absence des tarifs préférentiels de l'ALÉNA (SCOTIABANK, 2017).

Un renforcement des règles d'origine affectera aussi la fabrication des pièces d'automobile. Ann Wilson, vice-présidente des affaires gouvernementales pour Motor and Equipment Manufacturers Association indique que: « Our members feel very strongly that rules of origin are not the tools to use to reshore jobs into the U.S. » (REUTERS, 2017). Une hausse de l'emploi par des politiques visant la croissance des exportations de véhicules (REUTERS, 2017) et une simplification des règles d'origine seraient plus adaptées pour combler le déficit commercial américain qu'un renforcement des règles d'origine (KULISCH, 2017). De plus, selon le Center for Automotive Research, l'augmentation des capacités de l'industrie pour satisfaire un contenu américain de 50% demanderait des ressources considérables. Or, la plupart des compagnies préféreraient payer le tarif NPF de l'OMC plutôt que d'engager des coûts exorbitants pour s'adapter à la nouvelle règle d'origine (WELCH et BEENE, 2017).

Plutôt que de renforcer les règles d'origine, l'inclusion des standards américains de sécurité automobile dans l'ALÉNA permettrait à l'industrie automobile américaine de maintenir sa compétitivité internationale et son leadership mondial en matière de standards de sécurité. L'intégration profonde de l'industrie automobile nord-américaine doit être soutenue et facilitée par une simplification des règles d'origine et procédures administratives de l'ALÉNA pour réduire le déficit commercial par l'augmentation des exportations et du contenu américain de celles-ci. Un ajout à l'ALÉNA concernant le contrôle et des sanctions en cas de manipulation des devises pourrait servir de précurseur dans les accords commerciaux américains. Cela serait particulièrement utile dans un contexte où la demande automobile dans les pays émergents est en hausse et où l'Asie et la Chine deviennent de plus en plus importantes dans

le secteur (JARUZELSKI et HIRSH, 2015). Ces modifications à l'ALÉNA favoriseraient la croissance économique et la création d'emplois américains (AAPC, 2017c) bien plus que ne le ferait un renforcement des règles d'origine.

Références

American Automotive Policy Council (AAPC), 2017a, « STATE OF THE U.S. AUTOMOTIVE INDUSTRY 2017: INVESTMENT, INNOVATION, JOBS, EXPORTS, AND AMERICA'S ECONOMIC COMPETITIVENESS », consulté en ligne le 5 mars 2018, lien URL:

<http://www.americanautocouncil.org/sites/aapc2016/files/2017%20Economic%20Contribution%20Report.pdf>

American Automotive Policy Council (AAPC), 2017b, « Comments of the American Automotive Policy Council on the Modernization of the North American Free Trade Agreement », 16 p., consulté en ligne le 5 mars 2018, lien URL:

<http://www.americanautocouncil.org/sites/aapc2016/files/AAPC%20SUBMISSION%20to%20USG%20on%20NAFTA%20MODERNIZATION%20-%20SUBMITTED%20pdf.pdf>

Automotive American Policy Council (AAPC), 2017c, « AUTOMOTIVE TRADE: NAFTA AND BEYOND. U.S. Automotive Competitiveness and the Modernization of NAFTA », CAR Management Briefing Seminars, Traverse City, Michigan, 15 p., consulté en ligne le 5 mars 2018, lien

URL: <http://www.cargroup.org/wp-content/uploads/2017/08/Blunt.pdf>

BOND, Jodi H., 2017, « What Rules of Origin Mean for North American Competitiveness », U.S. Chamber of Commerce, consulté en ligne le 4 mars 2018, lien URL:

<https://www.uschamber.com/series/modernizing-nafta/what-rules-origin-mean-north-american-competitiveness>

Center for Automotive Research (CAR), 2017, « NAFTA Negotiation Update: Auto & Parts Sector Implications », consulté en ligne le 4 mars 2018, lien URL: <http://www.cargroup.org/nafta-negotiation-update-auto-parts-sector-implications/>

DONOHUE, Thomas J., 2017, « Preserving North American Growth, Jobs, and Competitiveness: An Address to the AmCham Mexico », U.S. Chamber of Commerce, 8p., consulté en ligne le 7 mars 2018, lien URL:

<https://www.uschamber.com/sites/default/files/preservingnorthamericangrowthjobscompetitiveness.pdf>

Gouvernement du Canada, 2018, « Quelle est l'incidence du PTPGP pour le secteur de l'automobile », consulté en ligne le 6 mars 2018, lien URL: <http://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cptpp-ptpgp/sectors-secteurs/auto.aspx?lang=fra>

ARUZELSKI Barry et Evan HIRSH, 2015, « The 2015 Global Innovation 1000 & Automotive industry findings », PwC, 12p., consulté en ligne le 6 mars 2018, lien URL:

<https://www.strategyand.pwc.com/media/file/Innovation-1000-2015-Auto-industry-findings.pdf>

JOHNSON, Kelsey, 2018, « Canadian NAFTA auto rules of origin idea ‘opposite’ of U.S. goals: Lighthizer », iPolitics, consulté en ligne le 6 mars 2018, lien URL: <https://ipolitics.ca/2018/01/29/u-s-canadian-nafta-auto-rules-origin-idea-opposite/>

KULISCH, Eric, 2017, « NAFTA's delicate issue: Rules of origin. », *Automotive News*, volume 91, numéro 91, p.3, consulté en ligne le 6 mars 2018, lien URL: <https://web-a-ebshost-com.acces.bibl.ulaval.ca/ehost/detail/detail?vid=2&sid=33cc1920-c430-4a55-8250-227b3d597a7b%40sessionmgr4008&bdata=Jmxhbm9ZnImc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=124665691&db=buh>

REUTERS, 2017, « Trump Sets a Collision Course With the Auto Industry as NAFTA Talks Begin », *Fortune*, consulté en ligne le 4 mars 2018, lien URL: <http://fortune.com/2017/08/14/trumps-nafta-autos-talks-mexico/>

SANDOVAL-SAQUI, Francisco, 2017, « MEXICO’S AUTO INDUSTRY 23 YEARS SINCE NAFTA AND BEYOND », 17p., consulté en ligne le 6 mars 2018, lien URL: <http://www.cargroup.org/wp-content/uploads/2017/08/Sandoval.pdf>

SCOTIABANK, 2017, « NAFTA: Data at Odds with Proposed Changes to Auto Rules of Origin », 15 p., consulté en ligne le 4 mars 2018, lien URL: http://www.gbm.scotiabank.com/scpt/gbm/scotiaeconomics63/2017-12-19_I&V.pdf

Wharton School, 2014, « NAFTA, 20 Years Later: Do Benefits Outweigh Costs? », Knowledge@Wharton, consulté en ligne le 6 mars 2018, lien URL: <http://knowledge.wharton.upenn.edu/article/nafta-20-years-later-benefits-outweigh-costs/#>

WELCH David et Ryan BEENE, 2017, « How Trump Getting His Way on Nafta Would Reshape the Auto Sector », consulté en ligne le 5 mars 2018, lien URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-10-18/how-trump-getting-his-way-on-nafta-would-reshape-the-auto-sector>

WILSON, Christopher E., 2011, « Working Together: Economic Ties Between the United States and Mexico », Washington, D.C.: Woodrow Wilson International Center for Scholars