

Comité permanent du commerce international (CIIT)

Priorités des intervenants canadiens ayant un intérêt dans le commerce bilatéral ou trilatéral en Amérique du Nord, entre le Canada, les États-Unis et le Mexique

Présentation sur la modernisation de l'ALENA
David Worts, directeur exécutif
Japan Automobile Manufacturers Association of Canada (JAMA Canada)
10 juillet 2017

Introduction

JAMA Canada appuie les accords de libéralisation du commerce comme l'ALENA en raison des avantages mutuels qu'ils offrent aux partenaires commerciaux. Ils améliorent la compétitivité des constructeurs d'automobiles et des fournisseurs de pièces et favorisent l'adoption de technologies de pointe de façon à offrir aux consommateurs les véhicules sécuritaires et durables dont ils ont besoin. Ces accords contribuent en outre à la création d'emplois durables, à long terme, pour une main-d'œuvre canadienne hautement qualifiée et spécialisée.

L'industrie canadienne de l'automobile est fondée sur la libéralisation du commerce, et elle est, encore aujourd'hui, tributaire du commerce et fortement intégrée en Amérique du Nord.

En ce qui concerne la zone de l'ALENA dans son ensemble, les constructeurs japonais ont pris un engagement important à long terme à l'égard de la localisation, selon le principe du rapprochement du marché.

- Les constructeurs d'automobiles japonais ont établi, dans le cadre de l'ALENA, une forte présence en Amérique du Nord grâce à leurs installations de fabrication et de recherche-développement de grande qualité.
- Le cadre de l'ALENA a contribué à faire de l'Amérique du Nord une zone hautement intégrée et concurrentielle à l'échelle mondiale pour le secteur de la construction et du commerce de l'automobile.
- JAMA Canada souhaite la mise en place d'un cadre qui continuera de soutenir et de renforcer la compétitivité de l'industrie nord-américaine de l'automobile.

Recommandations pour la mise à jour de l'ALENA

- JAMA Canada appuie fortement le maintien de l'ALENA en tant qu'accord commercial trilatéral, étant donné que trois véhicules de marque japonaise sur quatre vendus au Canada sont des véhicules construits au Canada, aux États-Unis et au Mexique.
- En outre, le succès de l'ALENA pour l'industrie de l'automobile découle d'un corpus unique de règles établies grâce à l'adoption d'une réglementation uniforme. Cela a permis aux constructeurs automobiles de mettre en place, dans les usines de production de l'ensemble de la zone, des chaînes d'approvisionnement hautement intégrées, permettant ainsi d'accroître les échanges commerciaux, tant pour les véhicules que pour les pièces, ce qui a été avantageux pour tous les partenaires de l'ALENA.
- Les actuelles dispositions de l'ALENA sur les règles d'origine dans le secteur de l'automobile devraient être maintenues. L'ALENA a apporté des améliorations essentielles par rapport à l'ALE entre le Canada et les États-Unis, surtout en ce qui concerne les règles d'origine des produits automobiles. Bien qu'on ait élevé de façon significative le seuil de la teneur en valeur régionale (TVR), qui est passé de 50 % dans l'ALE à 62,5 % dans l'ALENA, les règles de l'ALENA étaient plus claires, plus souples et plus prévisibles (abordant de manière efficace les questions relatives au phénomène d'intégration ascendante ou descendante dans l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis [ALE]).
- Les éléments clés des règles d'origine de l'ALENA incluent les suivants : méthode du coût net de la TVR, matière retracée, établissement d'une moyenne, cumul, règles uniformes, mise en œuvre progressive pour de nouvelles usines/nouveaux modèles, décisions anticipées, etc.
- Pour être efficaces, les règles d'origine des accords commerciaux modernes devraient être claires, simples, prévisibles, souples et faciles à gérer. Il est également important de reconnaître que dans la version actuelle de l'ALENA, les règles d'origine dans le secteur automobile comportent les seuils de contenu régional les plus élevés et ne fixent pas d'exigences quant à l'approvisionnement par pays.
- Nous proposons les améliorations suivantes pour moderniser l'ALENA et en faire un accord adapté au XXI^e siècle :
 - Mettre à jour et élargir la liste des emplois liés à l'admission temporaire des gens d'affaires.
 - Mettre à jour les dispositions sur les douanes et la facilitation du commerce en reconnaissant la nature intégrée des chaînes d'approvisionnement mondiales en Amérique du Nord et ailleurs.
 - Mettre à niveau les infrastructures frontalières en incluant des mécanismes visant à régler les problèmes d'engorgement.
 - Accroître le nombre d'ententes-cadres dans l'ALENA, notamment pour les véhicules automatisés, la transmission de données, la cybersécurité ou d'autres mesures qui facilitent le commerce électronique.
 - Accroître la coopération en matière de réglementation en offrant la souplesse nécessaire à l'harmonisation ou à la reconnaissance mutuelle des principales normes internationales comme les normes de la CEE-ONU et les FMVSS des États-Unis.

- Adopter une disposition généralisée (citée en référence dans l'Accord économique et commercial global [AECG] advenant la conclusion du Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement) pour le cumul croisé avec d'autres partenaires de l'ALE en commun.
- Enfin, en tant que règle générale, nous recommandons fortement de ne jamais inclure dans les accords commerciaux des dispositions que les signataires ne souhaitent pas utiliser ou que l'on pourrait utiliser contre eux (p. ex. des dispositions relatives à la TVR par pays dans les règles d'origine préférentielles).

Avantages de la libéralisation du commerce au Canada

Voici un résumé de l'incidence de la libéralisation du commerce au Canada et des avantages connexes qui illustreront le principe consistant à « construire là où nous vendons » :

- Depuis 1965, 15,8 millions de véhicules de marque japonaise ont été **vendus** au Canada. Depuis 1986, 17,4 millions de véhicules de marque japonaise ont été **fabriqués** au Canada.
- Au milieu des années 1980, les véhicules fabriqués au Japon représentaient pratiquement 100 % de nos ventes. En 2016, 76 % des véhicules de marque japonaise vendus au Canada ont été fabriqués en Amérique du Nord, soit environ 29 % au Canada, 36 % aux États-Unis et 11 % au Mexique.
- En raison de l'investissement à long terme dans la fabrication de véhicules en Amérique du Nord par les constructeurs automobiles japonais, tous les partenaires de l'ALENA bénéficient de leur présence croissante :

Production de l'ALENA – Marques japonaises					
	2016	2000	Variation	Part en 2016	Part en 2000
CANADA	1 012 880	530 535	90,9 %	15,9 %	16,1 %
ÉTATS-UNIS	3 976 482	2 433 769	63,4 %	62,3 %	73,8 %
MEXIQUE	1 391 918	332 297	318,9 %	21,8 %	10,1 %
TOTAL ALENA	6 381 280	3 296 601	93,6 %	100,0 %	100,0 %

(Source : Ward's, JAMA Canada)

- Lorsque l'ALE entre le Canada et les États-Unis est entré en vigueur, en 1989, la production de véhicules légers de marque japonaise au Canada dépassait légèrement les 100 000 unités par année. En 2000, six ans après la mise en œuvre de l'ALENA, la production avait grimpé à près de 535 500 véhicules par année. En 2016, la production avait doublé, pour atteindre pour la première fois plus d'un million de véhicules.
- Il va sans dire que les investissements nécessaires à l'augmentation de la production au Canada n'auraient pas été possibles sans le libre accès au marché beaucoup plus important qu'est le marché américain obtenu par l'intermédiaire d'accords commerciaux préférentiels comme l'ALE Canada–États-Unis et l'ALENA.

- Ces accords ont entraîné la création de plus de 79 000 emplois directs et indirects au Canada, ce qui comprend les emplois dans les secteurs de la vente, du service, de la distribution, de la fabrication et de l'exportation et de l'importation de véhicules et de pièces.

Principaux indicateurs actuels de l'industrie	2016	2015	Variation en %
Ventes totales de véhicules légers canadiens	1 948 899	1 898 485	2,6 %
Marques japonaises	680 314	656 233	3,7 %
Part du marché	34,6 %	34,6 %	-
Production totale de véhicules légers canadiens	2 356 170	2 268 996	3,8 %
Marques japonaises	1 012 880	975 705	3,8 %
Part	43 %	43 %	-
Exportations de véhicules japonais assemblés au Canada	816 585	784 457	4,1 %
Importations du Japon	163 433	144 762	12,9 %
Importations de pays de l'ALENA/autres pays	323 575	316 681	2,2 %
Total des emplois – directs et indirects	79 865	77 043	3,7 %
Usines de fabrication de véhicules/pièces	33 215	31 927	4 %
Siège social/bureaux régionaux	2 144	2 116	1,3 %
Concessionnaires au Canada (estimation)	44 506	43 000	3,5 %

Source : JAMA Canada

Restructuration de la production de véhicules légers au Canada : de 1989 à 2016

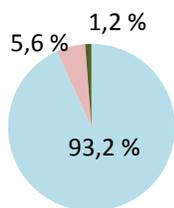
1989		1999		2016		Changement en % (1999/1989)	Changement en % (2016/1999)	Part en 1989 (%)	Part en 1999 (%)	Part en 2016 (%)
Chrysler	480 153	Chrysler	796 727	FCA	546 737	65,9	-31,4	24,7	26,6	23,2
Ford	590 965	Ford	685 535	Ford	271 494	16	-60,4	30,4	22,9	11,5
GM	740 339	GM (y compris CAMI)	1 012 742	GM	524 451	36,8	48,2	38,1	33,8	22,3
Total – É.-U.	1 811 457	Total – É.-U.	2 495 004	Total – É.-U.	1 342 682	37,7	-46,2	93,2	83,3	57
Honda	86 447	Honda	274 908	Honda	411 164	218	49,6	4,5	9,2	17,5
Toyota	20 859	Toyota	211 082	Toyota	601 716	911,9	185,1	1,1	7	25,5
Suzuki (CAMI)	660	Suzuki (CAMI)	15 079	Suzuki (CAMI)	0	2 184,7	-100	0	0,5	0
Total – Japon	107 966	Total – Japon	501 069	Total – Japon	1 012 880	364,1	102,1	5,6	16,7	43
Volvo	8 004	Volvo	0	Volvo	0	-100	-	0,4	0	0
Hyundai	14 780	Hyundai	0	Hyundai	0	-100	-	0,8	0	0
Total – autres	22 784	Total – autres	0	Total – autres	0	-100	-	1,2	0	0
Total général	1 942 207	Total général	2 996 073	Total général	2 355 562	54,3	-21,4	100	100	100

■ Total américain

■ Total japonais

■ Total autres

Parts de 1989 (%)

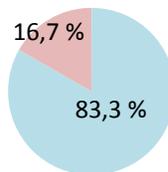


Volvo 0,4
Hyundai 0,8

Honda 4,5
Toyota 1,1
Suzuki 0

Chrysler 24,7
Ford 30,4
GM (CAMI) 38,1

Parts de 1999 (%)



Honda 9,2
Toyota 7
Suzuki 0,5

Chrysler 26,6
Ford 22,9
GM (CAMI) 33,8

Parts de 2016 (%)



Honda 17,5
Toyota 25,5

FCA 23,2
Ford 11,5
GM 22,5

- Depuis l'entrée en vigueur de l'ALE Canada–États-Unis en 1989, l'industrie canadienne de la construction automobile a subi des transformations considérables. La production a augmenté de 53 %, passant de 1,94 million d'unités en 1989 à un sommet de près de trois millions de véhicules légers en 1999.
- En 1997, Toyota a démarré la production à l'usine North à Cambridge. En 1998, Honda a ouvert l'usine 2 à Alliston. Par ailleurs, l'usine de Volvo en Nouvelle-Écosse a fermé ses portes, tout comme l'usine de Hyundai au Québec et celle de minifourgonnettes GM à Scarborough.
- Après une production maximale en 1999, d'autres usines américaines de construction d'automobiles et de pièces d'automobiles ont fermé au Québec et en Ontario. La seule usine entièrement nouvelle de fabrication d'automobiles qui a ouvert au Canada est celle de Toyota à Woodstock en 2008. Avec la récession mondiale en 2008-2009, la production canadienne a chuté à environ deux millions d'unités et s'est lentement rétablie à environ 2,4 millions d'unités en 2016.
- En dépit de cette restructuration, l'industrie automobile au Canada réussit quand même à « jouer dans la cour des grands », car la production totale au pays dépasse la demande sur le marché canadien, faisant ainsi ressortir les avantages découlant du commerce libre et ouvert, en particulier dans le cadre de l'ALENA.
- En 2016, les usines de montage de véhicules japonais situées en Ontario ont représenté 43 % de la production totale de véhicules légers au Canada et ont établi de nouveaux niveaux de production et d'exportation record. En outre, le Canada est un exportateur net de véhicules de marque japonaise chaque année depuis 1993.

Annexe

1. Les retombées économiques de l'industrie automobile de marque japonaise pour l'économie canadienne (2001-2016), par Greig Mordue et Brendan Sweeney, juin 2017 (<http://www.jama.ca/aq/news/index.asp#A201706280>)
[DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].