

L'ACÉUM : révisé, signé... Il ne reste plus qu'à le ratifier

- Les chefs des gouvernements du Canada, des États-Unis et du Mexique ont signé, aujourd'hui 30 novembre 2018, le nouvel accord qui vient remplacer l'ALÉNA, dans la foulée de la publication, le 30 septembre 2018, du projet de texte de l'accord. Le nouveau pacte, qui s'appellera pour le Canada l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACÉUM) et, pour les États-Unis, l'AÉUMC, est censé d'entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Les lettres d'accompagnement qui protègent le Canada et le Mexique contre d'éventuelles sanctions tarifaires américaines dans le secteur de l'automobile entrent en vigueur immédiatement.
- Nous nous attendons à que l'ACÉUM soit ratifié par chacune des assemblées législatives des trois pays à peu près au milieu de 2019 et à ce que les autres exigences du Congrès américain fassent l'objet de lettres d'accompagnement, au lieu d'obliger à renégocier l'Accord.
- Le texte de l'Accord publié aujourd'hui est pratiquement inchangé par rapport à la version initiale publiée à la fin de septembre, à laquelle on a toutefois apporté deux révisions majeures : 1) on a mis au point le libellé des lettres d'accompagnement sur les véhicules et les pièces détachées et, dans une annexe du chapitre 2 de l'Accord, on a durci l'exemption du Mexique contre la hausse des droits de douane sur les véhicules non d'origine; 2) on a ajouté une note infrapaginale sur les droits des travailleurs en réaction à l'opposition républicaine du Congrès américain aux mesures de protection pour l'orientation sexuelle et l'identité de genre dans les milieux de travail. Il semble que l'on ait apporté d'autres légères modifications, dont la transposition potentielle réclame une étude plus fouillée.
- Le Canada et le Mexique ne sont toujours pas exemptés des sanctions tarifaires américaines sur l'acier et l'aluminium, puisque les États-Unis réclament des contingents obligatoires, qui réduiraient les importations en provenance de ces deux pays. Les pourparlers se poursuivront, et nous nous attendons à ce que ces sanctions tarifaires soient abolies d'ici à ce que l'ACÉUM soit officiellement ratifié dans les deux pays.

Le premier ministre Trudeau et les présidents Peña Nieto et Donald Trump ont apposé leur signature sur l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACÉUM) en marge du Sommet du G20 qui se déroulait, au moment d'écrire ces lignes, à Buenos Aires en Argentine. La signature de l'Accord met en branle les prochaines étapes de la ratification officielle de l'ACÉUM par les assemblées législatives des trois pays, ce qui devrait intervenir à peu près au milieu de 2019, avant que l'Accord entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

MISE AU POINT DES LETTRES D'ACCOMPAGNEMENT SUR L'AUTOMOBILE

Le Canada et le Mexique ont également signé, avec les États-Unis, des lettres d'accompagnement, qui entrent en vigueur immédiatement et qui exemptent 2,6 millions de voitures particulières par an, dans chaque pays, de l'application d'éventuelles sanctions tarifaires américaines sur les voitures pour des motifs de « sécurité nationale ». En 2018, le Canada et le Mexique sont tous deux censés d'exporter, respectivement, environ 1,8 million de voitures particulières seulement à destination des États-Unis (graphique 1). Bien que nous ne nous attendions pas à ce que les exportations canadiennes atteignent bientôt le plafond des lettres d'accompagnement, les véhicules mexicains pourraient franchir le seuil des 2,6 millions de voitures dans les dernières années de la prochaine décennie si la production et les exportations restent à peu près fidèles à leur trajectoire actuelle. Les lettres d'accompagnement prévoient également d'exempter, des nouvelles sanctions tarifaires américaines, les importations de pièces détachées au départ du Mexique et du Canada à concurrence de 108 G\$ US et de

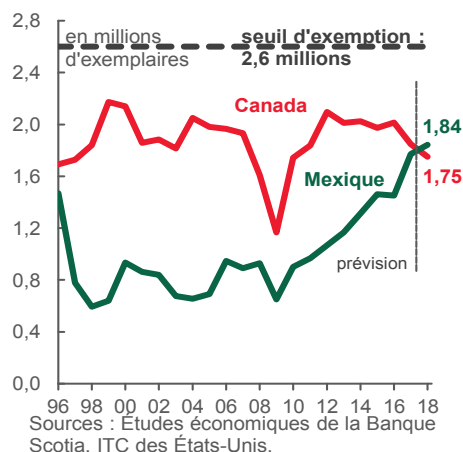
RENSEIGNEMENTS

Brett House, VP et économiste en chef adjoint
 416.863.7463
 Études économiques de la Banque Scotia
brett.house@scotiabank.com

Juan Manuel Herrera, Économiste
 416.866.6781
 Études économiques de la Banque Scotia
juanmanuel.herrera@scotiabank.com

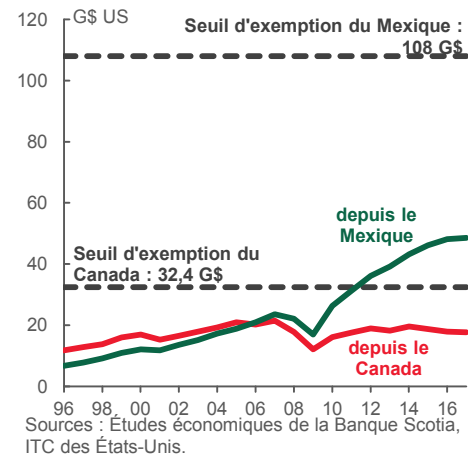
Graphique 1

Importations américaines de voitures particulières depuis l'Amérique du Nord



Graphique 2

Importations de pièces de véhicules automobiles américaines depuis l'Amérique du Nord



32,4 G\$ US respectivement (graphique 2). Enfin, les lettres d'accompagnement exemptent complètement les camions légers de l'application d'éventuelles sanctions tarifaires américaines sur les voitures.

Les lettres d'accompagnement sur les voitures ont été modifiées par rapport au projet de texte initial pour préciser que les voitures ou les pièces détachées dont les exportations sont inférieures au seuil fixé donnent lieu au traitement tarifaire préférentiel prévu dans l'ALÉNA ou l'ACÉUM, le cas échéant, au moment de l'importation. Le tarif douanier appliqué aux véhicules qui ne répondent pas aux règles d'origine (RO) de l'ALÉNA ou de l'ACÉUM ne doit pas dépasser le tarif américain actuel de la nation la plus favorisée (NPF), soit 2,5 %, sur les voitures particulières et 25 % sur les camions légers. **C'est pourquoi les lettres d'accompagnement précisent désormais que les importations de voitures n'ont pas à respecter les exigences des règles d'origine de l'ALÉNA ni de l'ACÉUM pour être exemptées d'éventuelles sanctions tarifaires pour des motifs de « sécurité nationale ».**

DURCISSEMENT DE L'EXEMPTION DU MEXIQUE SUR LES VOITURES NON CONFORMES

Les exportations d'au plus 1,6 million de voitures particulières mexicaines pourraient donner droit à un tarif douanier qui ne dépassera pas le tarif de 2,5 % de la NPF dans les échanges avec les États-Unis, à la condition que la part du contenu en valeur régionale soit d'au moins 62,5 %. Bien qu'elle soit plus rigoureuse, cette clause est comparable à la version reproduite dans le projet de l'ACÉUM en date du 30 septembre 2018, qui précisait que les véhicules devaient répondre aux exigences des règles d'origine de l'ALÉNA pour avoir droit à ce traitement semi-privilégié.

Le projet de texte le plus récent et le projet initial sont différents, puisque dans la première version, les producteurs mexicains pouvaient profiter de l'ensemble des dispositions de l'ALÉNA, ce qui est désormais circonscrit. Selon l'une de ces dispositions, la part du contenu en valeur régionale (CVR) des véhicules pouvait, pour être réputée d'origine et ainsi respecter l'ALÉNA, s'établir à 50 % seulement — contre la part standard de 62,5 % prévue dans l'ALÉNA — pour une durée pouvant atteindre cinq ans à partir de la date de la production du premier exemplaire d'un nouveau modèle et deux ans dans le cas des véhicules produits dans une usine réaménagée.

En vertu de cette modification, les nouvelles voitures mexicaines dont le CVR serait compris entre 50 % et 62,5 % le 1^{er} janvier 2020 — au plus 220 000 exemplaires de ces véhicules ont été exportés en 2017 selon nos estimations — seraient passibles d'une augmentation, encore improbable, du tarif américain de la NPF sur les voitures particulières.

AUTRES CHANGEMENTS ET MÉMOIRES D'INFORMATION

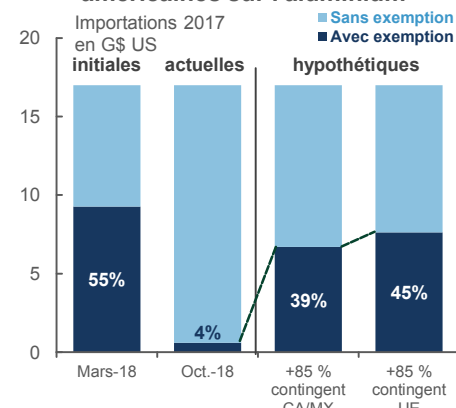
Le projet de texte le plus récent de l'ACÉUM comprend aussi une note infrapaginale qui précise que les États-Unis n'ont pas à prendre d'autres mesures législatives, par exemple en modifiant la *Civil Rights Act*, pour mettre au point le libellé de l'ACÉUM interdisant la discrimination en milieu de travail pour des motifs d'orientation sexuelle ou d'identité de genre. Il semble qu'on ait apporté d'autres légères modifications, qui devront être transposées éventuellement dans le texte de l'Accord. Cette note infrapaginale vient en fait annuler les mesures de protection connexes prévues dans le texte principal de l'ACÉUM. Elle a probablement été ajoutée pour rassurer les représentants républicains du Congrès américain qui avaient fait savoir que ces mesures de protection pourraient les obliger à s'opposer à la ratification de l'Accord.

Le nouveau texte comprend aussi ce qui paraît correspondre à un nouveau libellé sur la coopération environnementale, qui vient instituer un nouveau texte en remplacement de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE) de l'ALÉNA et mettre sur pied une commission trilatérale en vertu du chapitre sur l'environnement de l'ACÉUM. On ne sait toutefois pas vraiment si ce texte représente un changement substantiel par rapport à l'ALÉNA ou au projet de l'ACÉUM du 30 septembre 2018. Nous serons attentifs aux mémoires d'information technique des gouvernements des trois pays pour plus de précisions sur la question.

Nous nous attendions à ce que des révisions soient apportées au libellé de l'ACÉUM sur le seuil de *minimis* (SDM) pour l'application des sanctions tarifaires et des droits de douane sur les petites livraisons transfrontalières. Le libellé de l'Accord paraît limiter les nouveaux SDM plus conciliants aux livraisons expresses — de sorte que les colis livrés par le service postal national courant pourraient ne pas profiter de ces nouveaux seuils supérieurs dans l'application des droits de douane et des taxes de vente. Ce libellé

Graphique 3

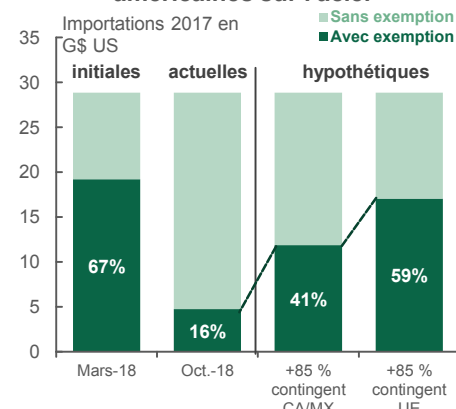
Exemptions des sanctions tarifaires américaines sur l'aluminium



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, ITC des États-Unis.

Graphique 4

Exemptions des sanctions tarifaires américaines sur l'acier



Sources : Études économiques de la Banque Scotia, ITC des États-Unis.

pourrait réduire considérablement l'utilité des nouveaux SDM pour les petites entreprises qui font essentiellement appel au service postal national pour les livraisons transfrontalières. À nouveau, les mémoires d'information technique pourraient éclaircir cette question.

LES SANCTIONS TARIFAIRES SUR L'ACIER ET L'ALUMINIUM RESTENT EN VIGUEUR

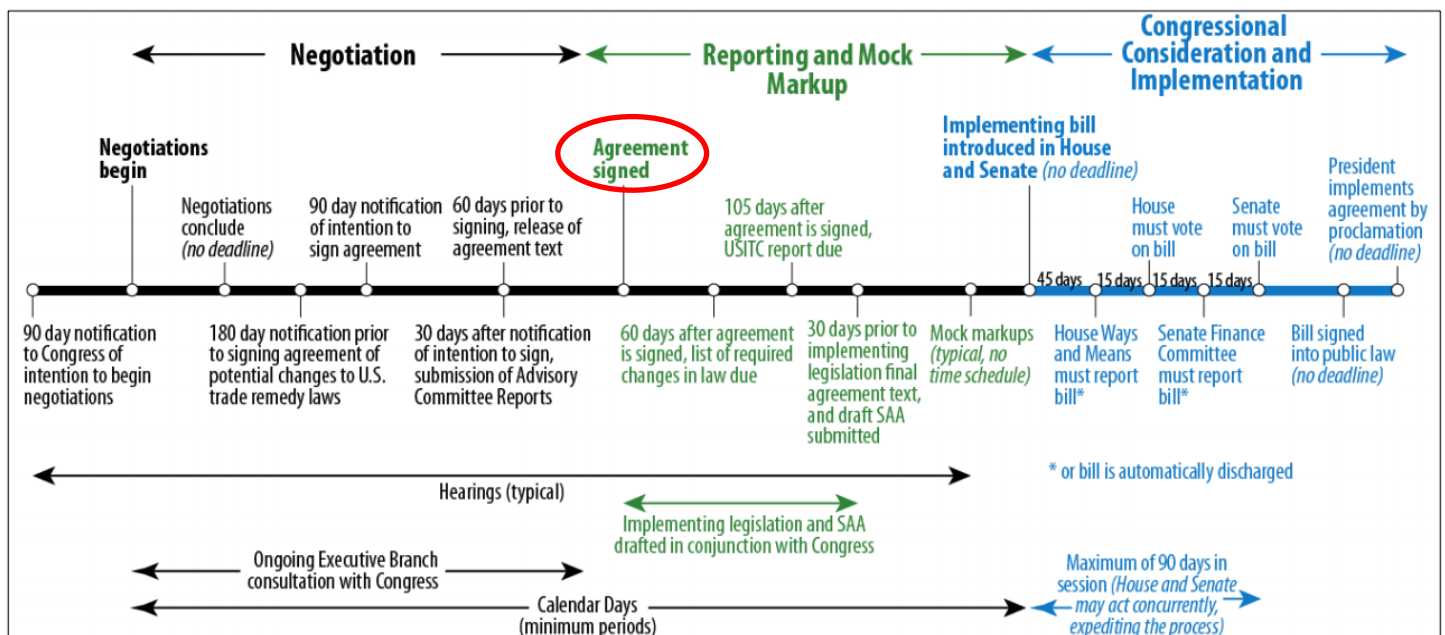
Les sanctions tarifaires américaines sur les importations d'acier et d'aluminium depuis le Canada et le Mexique n'ont pas été abolies au moment de la signature de l'ACÉUM, même si les États-Unis avaient déjà donné l'assurance qu'ils se pencheraient effectivement sur la question au terme de la renégociation de l'ALÉNA. Le représentant américain au Commerce, Robert Lighthizer, a toutefois fait savoir que les discussions se poursuivront avec les représentants du Canada et du Mexique pour examiner la possibilité d'abolir les sanctions tarifaires sur ces métaux. On laisse entendre que les États-Unis presseraient actuellement le Canada et le Mexique d'adopter des contingents qui limiteraient les exportations d'acier et d'aluminium aux États-Unis à une part précise des livraisons des dernières années, un peu comme l'ont fait l'Argentine, le Brésil et la Corée du Sud. À l'heure actuelle, l'Australie est le seul pays à avoir obtenu une exemption au titre de ces sanctions tarifaires sans avoir à s'engager à adopter un régime de contingentement. Le modeste groupe de pays qui ont concédé des exemptions tarifaires représente à peine, respectivement, 4 % et 16 % des importations d'aluminium et d'acier aux États-Unis (graphiques 3 et 4).

Les sanctions tarifaires sur l'acier et l'aluminium ne sont pas compatibles avec les règles d'origine de l'ACÉUM sur les voitures, qui précisent que les exportations automobiles ne doivent ouvrir droit à l'affranchissement des droits de douane que si les constructeurs automobiles achètent 70 % de leur acier et de leur aluminium auprès de fournisseurs nord-américains. Bien que différents motifs justifient l'élimination de ces sanctions tarifaires, notamment leur illégalité et les coûteuses inefficiences qu'elles imposent à l'industrie manufacturière nord-américaine, leur cohésion interne avec les RO de l'ACÉUM sur l'automobile devrait suffire à justifier leur abolition immédiate.

IL FAUDRA ATTENDRE AU MOINS SIX MOIS AVANT QUE L'ACCORD SOIT RATIFIÉ

La ratification de l'ACÉUM devrait se dérouler sans anicroche au Canada et au Mexique, puisque les partis au pouvoir sont majoritaires dans leur assemblée législative. Aux États-Unis, le processus de ratification du Congrès est plus laborieux, et il n'y a pas lieu d'avancer qu'il se déroulera en fin de mandat : il durera probablement au moins six mois (figure 1). Au sein du nouveau Congrès, il est improbable que la Chambre des représentants, dominée par les démocrates, donne au président Trump son aval sur l'Accord sans arracher certaines conditions. Une pléiade de sénateurs et de représentants démocrates a déjà fait savoir qu'elle ne croit pas que les normes de l'Accord sur le travail et l'environnement soient suffisamment rigoureuses; elle craint aussi que l'ACÉUM vienne trop renforcer certaines mesures de protection des droits de propriété intellectuelle. Si ces craintes se confirment, elles feront probablement l'objet de lettres d'accompagnement ou d'annexes de l'Accord, au lieu de relancer globalement les négociations. Les lettres d'accompagnement actuelles de l'ALÉNA sur les normes de l'environnement et du travail sont issues de démarches comparables, menées dans les premières années de la présidence de Bill Clinton pour conquérir l'approbation du Congrès auprès des démocrates de la Chambre des représentants.

Figure 1



Source: CRS.

Le présent rapport a été préparé par Études économiques Scotia à l'intention des clients de la Banque Scotia. Les opinions, estimations et prévisions qui y sont reproduites sont les nôtres en date des présentes et peuvent être modifiées sans préavis. Les renseignements et opinions que renferme ce rapport sont compilés ou établis à partir de sources jugées fiables; toutefois, nous ne déclarons ni ne garantissons pas, explicitement ou implicitement, qu'ils sont exacts ou complets. La Banque Scotia ainsi que ses dirigeants, administrateurs, partenaires, employés ou sociétés affiliées n'assument aucune responsabilité, de quelque nature que ce soit, en cas de perte directe ou consécutive découlant de la consultation de ce rapport ou de son contenu.

Ces rapports vous sont adressés à titre d'information exclusivement. Le présent rapport ne constitue pas et ne se veut pas une offre de vente ni une invitation à offrir d'acheter des instruments financiers; il ne doit pas non plus être réputé constituer une opinion quant à savoir si vous devriez effectuer un swap ou participer à une stratégie de négociation comportant un swap ou toute autre transaction. L'information reproduite dans ce rapport n'est pas destinée à constituer et ne constitue pas une recommandation de swap ou de stratégie de négociation comportant un swap au sens du Règlement 23.434 de la Commodity Futures Trading Commission des États-Unis et de l'Appendice A de ce règlement. Ce document n'est pas destiné à être adapté à vos besoins individuels ou à votre profil personnel et ne doit pas être considéré comme un « appel à agir » ou une suggestion vous incitant à conclure un swap ou une stratégie de négociation comportant un swap ou toute autre transaction. La Banque Scotia peut participer à des transactions selon des modalités qui ne concordent pas avec les avis exprimés dans ce rapport et peut détenir ou être en train de prendre ou de céder des positions visées dans ce rapport.

La Banque Scotia et ses sociétés affiliées ainsi que tous leurs dirigeants, administrateurs et employés peuvent périodiquement prendre des positions sur des monnaies, intervenir à titre de chefs de file, de cochefs de file ou de preneurs fermes d'un appel public à l'épargne ou agir à titre de mandants ou de placeurs pour des valeurs mobilières ou des produits dérivés, négocier ces valeurs et produits dérivés, en faire l'acquisition, ou agir à titre de teneurs de marché ou de conseillers, de courtiers, de banques d'affaires et/ou de maisons de courtage pour ces valeurs et produits dérivés. La Banque Scotia peut toucher une rémunération dans le cadre de ces interventions. Tous les produits et services de la Banque Scotia sont soumis aux conditions des ententes applicables et des règlements locaux. Les dirigeants, administrateurs et employés de la Banque Scotia et de ses sociétés affiliées peuvent siéger au conseil d'administration de sociétés.

Il se peut que les valeurs mobilières visées dans ce rapport ne conviennent pas à tous les investisseurs. La Banque Scotia recommande aux investisseurs d'évaluer indépendamment les émetteurs et les valeurs mobilières visés dans ce rapport et de faire appel à tous les conseillers qu'ils jugent nécessaire de consulter avant de faire des placements.

Le présent rapport et l'ensemble des renseignements, des opinions et des conclusions qu'il renferme sont protégés par des droits d'auteur. Il est interdit de les reproduire sans que la Banque Scotia donne d'abord expressément son accord par écrit.

^{MD} Marque déposée de La Banque de Nouvelle-Écosse.

La Banque Scotia, de pair avec l'appellation « Services bancaires et marchés mondiaux », est une dénomination commerciale désignant les activités mondiales exercées dans le secteur des services bancaires aux sociétés, des services bancaires de placement et des marchés financiers par La Banque de Nouvelle-Écosse et certaines de ses sociétés affiliées dans les pays où elles sont présentes, dont Scotiabanc Inc., Citadel Hill Advisors L.L.C., The Bank of Nova Scotia Trust Company of New York, Scotiabank Europe plc, Scotiabank (Ireland) Limited, Scotiabank Inverlat S.A., Institución de Banca Múltiple, Scotia Inverlat Casa de Bolsa S.A. de C.V., Scotia Inverlat Derivados S.A. de C.V., lesquelles sont toutes des membres du groupe de la Banque Scotia et des usagers autorisés de la marque Banque Scotia. La Banque de Nouvelle-Écosse est constituée au Canada sous le régime de la responsabilité limitée et ses activités sont autorisées et réglementées par le Bureau du surintendant des institutions financières du Canada. Au Royaume-Uni, les activités de La Banque de Nouvelle-Écosse sont autorisées par la Prudential Regulation Authority et assujetties à la réglementation de la Financial Conduct Authority et à la réglementation limitée de la Prudential Regulation Authority. Nous pouvons fournir sur demande les détails du périmètre de l'application, à La Banque de Nouvelle-Écosse, de la réglementation de la Prudential Regulation Authority du Royaume-Uni. Les activités de Scotiabank Europe plc sont autorisées par la Prudential Regulation Authority et réglementées par la Financial Conduct Authority et la Prudential Regulation Authority du Royaume-Uni.

Les activités de Scotiabank Inverlat, S.A., de Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V. et de Scotia Derivados, S.A. de C.V. sont toutes autorisées et réglementées par les autorités financières du Mexique.

Les produits et les services ne sont pas tous offerts dans toutes les administrations. Les services décrits sont offerts dans les administrations dont les lois le permettent.