

### L'ALÉNA, pacte essentiel pour notre industrie automobile

- L'industrie automobile est dotée de l'une des chaînes d'approvisionnement les mieux intégrées en Amérique du Nord : les trois quarts des exportations de pièces détachées fabriquées aux États-Unis sont livrés aux deux autres partenaires dans le cadre de l'ALÉNA, et le tiers est expédié au Mexique.
- L'industrie tire très bien son épingle du jeu : les exportations de voitures dans le cadre de l'ALÉNA détiennent une part du marché mondial et l'industrie automobile américaine représente désormais une tranche record de l'ensemble de l'activité manufacturière aux États-Unis.
- Au Canada, la production de l'industrie automobile progresse presque quatre fois plus rapidement que le taux de croissance de l'ensemble de l'industrie manufacturière.
- Environ 75 % de la valeur de toutes les pièces détachées utilisées dans les véhicules construits en Amérique du Nord proviennent des pays membres de l'ALÉNA, ce qui est nettement supérieur au seuil de 62,5 % exigé pour les automobiles finies destinées à franchir les frontières des pays membres de l'ALÉNA sans droits de douane.
- Dans le secteur de l'automobile, l'emploi dépasse la création globale d'emplois dans toute l'Amérique du Nord, et toute rupture du libre-échange de véhicules et de pièces détachées nuirait à la croissance et à l'emploi.

### L'ALÉNA : UN PACTE QUI NE FAIT QUE DES GAGNANTS DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

Bien qu'on s'entende généralement pour dire que l'industrie automobile mexicaine est le grand gagnant depuis l'avènement de l'ALÉNA en 1994, ce pacte a également joué un rôle décisif dans la tenue exceptionnelle des secteurs automobiles américain et canadien dans les deux dernières décennies. Au Mexique, la production automobile a largement triplé depuis le milieu des années 1990 et les exportations de véhicules et de pièces détachées ont décuplé, à tel point que le Mexique intervient aujourd'hui pour 6,5 % dans le commerce automobile mondial. Or, les industries automobiles américaine et canadienne ont elles aussi largement profité de l'Accord. Nous mettons ci-après en lumière l'évolution de toute l'industrie automobile nord-américaine, qui est passée à la vitesse supérieure dans le cadre de l'ALÉNA, ce qui lui a permis de gagner des parts de production et de marché sur le continent et à l'étranger.

### GRÂCE À L'ALÉNA, L'INDUSTRIE AUTOMOBILE NORD-AMÉRICAINE TIRE TRÈS BIEN SON ÉPINGLE DU JEU

L'ALÉNA a permis à l'industrie automobile nord-américaine de devenir l'une des plus concurrentielles dans le monde, ce qui a relancé sa productivité et fait monter sa part du marché mondial. Par exemple, les exportations mondiales de l'industrie automobile des pays membres de l'ALÉNA ont progressé à raison d'une moyenne de 3,5 % par an dans les dix dernières années, ce qui représente plus de la moitié d'un point de pourcentage de plus que l'augmentation moyenne des exportations de l'industrie automobile mondiale. L'Amérique du Nord représente aujourd'hui environ 22 % des exportations de l'industrie automobile mondiale, contre moins de 19 % il y a dix ans (graphique 1). Bien que le Mexique mène cette progression des exportations, les États-Unis supplantent aussi la croissance pour le volume des exportations mondiales. Dans les dix dernières années, les exportations de l'industrie automobile américaine ont augmenté en moyenne de 3,1 % par an et récoltent désormais 9,5 % du total mondial, soit un point de pourcentage de plus que leur part d'il y a dix ans.

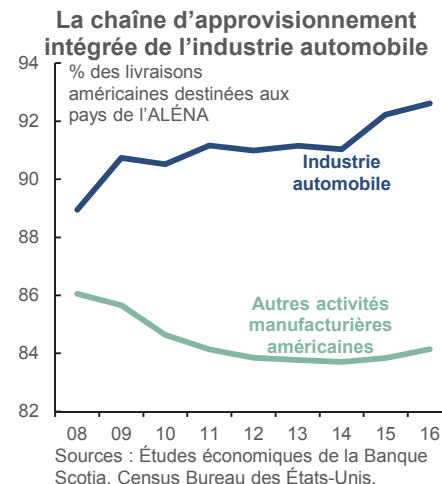
### RENSEIGNEMENTS

**Carlos Gomes**  
416.866.4735  
Études économiques de la Banque Scotia  
[carlos.gomes@scotiabank.com](mailto:carlos.gomes@scotiabank.com)

Graphique 1



Graphique 2



## LES INDUSTRIES AUTOMOBILES AMÉRICAINE ET CANADIENNE Tournent à Plein Régime

L'industrie automobile nord-américaine, qui a relancé sa compétitivité en accentuant son intégration dans les trois pays membres de l'ALÉNA, représente désormais l'un des secteurs manufacturiers les plus étroitement connectés dans le monde. Plus de 92 % de l'ensemble des livraisons de l'industrie automobile américaine sont destinés aux pays de la zone de l'ALÉNA, et cette intégration ne cesse de se conforter (graphique 2). Il s'agit de presque dix points de pourcentage de plus que les autres secteurs manufacturiers. Les pièces détachées et les composants produits dans n'importe quel pays nord-américain traversent huit fois les frontières des pays membres de l'ALÉNA avant d'être installés dans un produit final assemblé.

L'ALÉNA a permis à l'industrie automobile américaine de surclasser d'autres secteurs industriels, en augmentant sa part de l'ensemble de l'activité manufacturière américaine, qui atteint des sommets sans précédent. Les gains de production de l'industrie automobile américaine se sont accélérés pour atteindre une moyenne proche de 2,5 % par an depuis l'avènement de l'ALÉNA, soit essentiellement un demi-point de pourcentage de plus que dans les deux décennies précédentes et presque un point de pourcentage complet de plus que l'ensemble de la croissance de l'industrie manufacturière américaine. C'est pourquoi le secteur automobile intervient désormais pour une part record de 12,4 % dans l'ensemble de l'industrie manufacturière américaine, comparativement à une part estimative de 10 % avant l'avènement de l'ALÉNA (graphique 3).

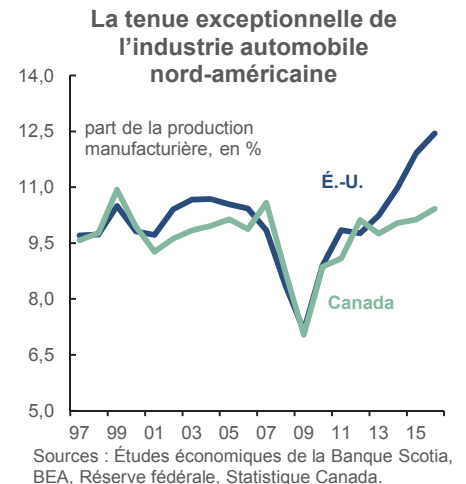
Une tendance comparable se fait également jour au Canada, puisque la production de l'industrie automobile progresse de presque 4 % par an depuis les cinq dernières années, ce qui représente trois points de pourcentage de plus que l'ensemble de l'industrie manufacturière. Les véhicules automobiles et les pièces détachées comptent désormais pour 10,5 % dans le total de l'activité manufacturière canadienne, ce qui représente un sommet depuis dix ans et une augmentation de 50 % par rapport au creux atteint pendant la crise économique mondiale de 2008-2009. Cette tenue exceptionnelle s'explique par les pièces détachées, dont la production progresse en moyenne de plus de 5 % par an pendant la reprise économique actuelle; il s'agit de la meilleure tenue affichée depuis le début du millénaire (graphique 3).

## L'ALÉNA PORTE LA COMPÉTITIVITÉ NORD-AMÉRICAINE

Plus de 75 % de la valeur de l'ensemble des pièces détachées utilisées dans la région proviennent des pays membres de l'ALÉNA, ce qui représente un niveau nettement supérieur à celui des exigences actuelles de l'ALÉNA pour la circulation en franchise de droits de douane dans l'ensemble de la zone commerciale (soit 62,5 % pour les véhicules et 60 % pour les pièces). En fait, le réseau de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile nord-américaine garde des habitudes de sourcing relativement stables, malgré l'émergence de l'Asie — surtout la Chine — comme grand exportateur mondial de pièces détachées. Par exemple, les exportations de pièces détachées de l'Asie destinées à l'Amérique du Nord ont augmenté à un rythme annuel de 6 % par an dans les dix dernières années, soit un point de pourcentage de moins que le taux de croissance des exportations de pièces détachées de l'Asie partout dans le monde. Les livraisons de pièces détachées de l'Asie ont moins progressé en Amérique du Nord que dans l'Union européenne — région considérée par bien des observateurs comme le meneur pour les perfectionnements techniques et l'efficacité technologique.

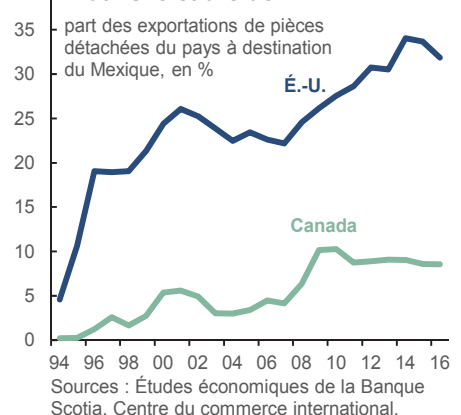
Il n'est absolument pas nécessaire de durcir davantage les règles d'origine de l'ALÉNA pour le secteur automobile. L'industrie automobile nord-américaine respecte déjà largement les seuils minimums des règles d'origine fixés pour cette industrie dans l'Accord. Selon certaines estimations, il se peut toutefois qu'un recalcul des valeurs types attribuées à différents composants automobiles, afin de tenir compte de la présence de plus en plus forte de la haute technologie dans les voitures et les camions, donne lieu à une révision à la baisse du chiffre évoqué ci-dessus pour les pièces d'origine locales, soit 75 %. L'utilisation de l'électronique dans les véhicules construits en Amérique du Nord a progressé chaque année d'environ 12 % en moyenne de 2010 à 2016, et plus de 40 % de ces produits sont importés d'ailleurs que des pays membres de l'ALÉNA. La croissance de l'importation de ces produits progresse à un rythme encore plus rapide, essentiellement parce qu'il y a peu de fournisseurs locaux ou, lorsqu'ils existent, parce que leurs usines de montage sont délocalisées à l'étranger. Ce n'est pas en durcissant les règles d'origine de l'ALÉNA pour les automobiles, en augmentant le seuil dans l'ensemble des pays membres de l'ALÉNA ou en adoptant une obligation de contenu propre aux États-Unis, que l'on ramènerait en Amérique du Nord la

Graphique 3



Graphique 4

## L'industrie automobile mexicaine : un aimant pour les pièces détachées dans le cadre de l'ALÉNA



production de ces composants. Ces mesures auraient plutôt pour effet de réduire la compétitivité de la production automobile nord-américaine, de délocaliser davantage la production au Mexique au lieu de la relocaliser aux États-Unis, et d'encourager les producteurs automobiles à mener une partie de leurs opérations commerciales intra-nord-américaines en vertu des tarifs de la nation la plus favorisée (NPF), au lieu de se soucier de l'accès en franchise de droits de douane dans le cadre de l'ALÉNA — ce qui aurait pour effet de faire encore monter les coûts de l'industrie.

### LES ÉTATS-UNIS ALIMENTENT L'INDUSTRIE AUTOMOBILE MEXICAINE

L'industrie automobile américaine est le premier fournisseur de pièces détachées des deux autres pays membres de l'ALÉNA et a été un grand gagnant de l'essor fulgurant des usines de montage au Mexique. Plus des trois quarts de la totalité des pièces détachées exportées des États-Unis sont expédiés au Canada ou au Mexique. En particulier, le Mexique est désormais la destination de plus du tiers de l'ensemble des exportations de pièces détachées des États-Unis, contre moins de 5 % quand l'ALÉNA est entré en vigueur, en 1994 (graphique 4). Dans l'ensemble, les livraisons de l'industrie automobile américaine ont progressé de 7 % par an dans les 23 dernières années, soit près du double de la croissance des exportations ailleurs dans le monde. La croissance des exportations destinées au Mexique a monté encore plus rapidement au départ du Canada, bien que la part du Mexique dans l'ensemble des livraisons de pièces détachées canadiennes reste inférieure à 10 %.

Malgré la croissance fulgurante des exportations de pièces détachées américaines destinées aux usines de montage du Mexique, les États-Unis interviennent pour 60 % dans l'ensemble des livraisons de pièces détachées étrangères destinées aux usines de montage du Mexique. Autrement dit, chaque véhicule construit au Mexique comprend plus de 5 000 \$ US de pièces fabriquées aux États-Unis, soit environ 40 % de l'ensemble du contenu des véhicules. La part de contenu américain est nettement supérieure dans les véhicules construits au Canada, puisqu'elle atteint presque 9 500 \$ US par modèle.

### QUI DIT ALÉNA DIT EMPLOI POUR LES TRAVAILLEURS DE L'AUTOMOBILE

Grâce à l'intégration étroite de la chaîne d'approvisionnement automobile nord-américaine, l'emploi dans l'industrie automobile américaine a pu augmenter de presque 6 % par an pendant la reprise économique actuelle, soit plus de cinq fois la croissance de l'emploi dans l'ensemble du secteur manufacturier et trois fois le rythme du total des gains de l'emploi aux États-Unis. Autrement dit, toute rupture de la chaîne d'approvisionnement intégrée réalisée dans le cadre de l'ALÉNA pourrait fragiliser la tenue exceptionnelle de l'industrie automobile nord-américaine, en plus de faire perdre des emplois aux quelque deux millions de travailleurs de l'industrie automobile aux États-Unis, au Canada et au Mexique.

Bien que le rythme de la création d'emplois ait été en quelque sorte plus lent dans l'industrie automobile canadienne, il a devancé la croissance de l'emploi dans l'industrie manufacturière canadienne et la création d'emplois dans son ensemble. La croissance de l'emploi dans le secteur automobile atteint une moyenne proche de 3 % par an depuis 2010 et frôle désormais le niveau d'emploi qui primait en 2008. Il s'agit d'un rendement nettement supérieur à l'emploi dans le secteur manufacturier canadien, qui ne fait aujourd'hui que commencer à inscrire des gains sur un an pour la première fois depuis 2012 et d'un rythme qui est 2,5 fois plus rapide que la croissance de l'emploi dans l'ensemble de l'économie.

### L'ALÉNA, C'EST L'AVENIR DE L'AUTOMOBILE

L'ALÉNA reste indispensable à l'avenir de la construction automobile en Amérique du Nord. Ce secteur constitue l'un des meilleurs exemples des différents moyens grâce auxquels une intégration économique plus étroite dans le cadre de l'ALÉNA a permis aux constructeurs du continent, en particulier les constructeurs américains, de préserver leur compétitivité mondiale. Les efforts de modernisation de l'ALÉNA devraient permettre de s'assurer que ce pacte reste assez souple pour que le secteur automobile nord-américain puisse conserver sa fiche exceptionnelle des dernières années.

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.**

<sup>MD</sup> 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.