

LE PTPGP COMME ROUE DE SECOURS : NOUVEAUTÉS ET DIFFÉRENCES ENTRE LES RÈGLES D'ORIGINE POUR LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE DE L'ACEUM ET DU PTPGP

Publié le 12 décembre, 2020

Catégories: [Perspectives](#), [Publications](#)

Le secteur de l'automobile nord-américain est tenu à des règles sur le contenu plus strictes depuis que l'Accord Canada–États-Unis-Mexique^[1] (« **ACEUM** ») a remplacé l'Accord de libre-échange nord-américain (« **ALENA** ») le 1^{er} juillet 2020. Les critères à remplir pour avoir droit au traitement en franchise de droits posent des problèmes sur le plan commercial et de la conformité pour les producteurs de pièces et de véhicules au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Le Canada et le Mexique sont également parties à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste^[2] (« **PTPGP** »), qui prévoit des règles d'origine relativement plus simples et moins exigeantes pour le commerce des véhicules et des pièces, y compris avec le Japon. Le commerce des véhicules et des pièces automobiles avec l'Europe et la Corée ayant déjà été libéralisé par l'Accord économique et commercial global^[3] (« **AECG** ») et l'accord bilatéral entre le Canada et la Corée^[4] (« **ALECC** »), le Japon est le dernier grand exportateur d'automobiles à obtenir un accès en franchise de droits au marché canadien.

Les règles d'origine moins strictes du PTPGP pourraient permettre à certains producteurs de véhicules et de pièces automobiles canadiens et mexicains de se soustraire aux exigences de l'ACEUM applicables aux véhicules ou aux pièces transportées directement entre le Canada et le Mexique. Étant donné l'importance du marché américain, la plupart des producteurs auront intérêt à organiser leurs activités de manière à ce qu'elles respectent (preuves à l'appui) les règles d'origine plus strictes de l'ACEUM. Cependant, les producteurs pourraient dans certains cas décider de suivre les règles moins exigeantes du PTPGP et de payer des tarifs douaniers sur les produits expédiés aux États-Unis.

Comparaison des règles d'origine de l'ACEUM et du PTPGP

Les règles d'origine servent à établir le statut de produit « originaire » aux termes d'un accord commercial et, par conséquent, l'admissibilité à un traitement tarifaire préférentiel (voire à une exemption totale) aux termes de l'accord. Ces règles sont particulièrement strictes dans le secteur de l'automobile, en raison du grand

nombre de matières initiales, de composantes et de sous-ensembles qui entrent dans la composition d'un véhicule et du haut degré d'intégration de la chaîne d'approvisionnement dans certaines régions, notamment l'Amérique du Nord.

L'ACEUM et le PTPGP comptent tous deux des règles propres à certains produits, qui déterminent les exigences de « teneur en valeur régionale » (« **TVR** ») pour les véhicules et les pièces automobiles. L'ACEUM comprend aussi des exigences supplémentaires concernant la teneur en valeur-travail (« **TVT** »), ainsi que les achats d'acier et d'aluminium.

Teneur en valeur régionale

Les exigences de TVR servent à mesurer la quantité de contenu originaire dans le produit importé. Le contenu originaire est mesuré selon les méthodes prescrites et doit atteindre une proportion donnée de la valeur finale du produit pour donner droit au traitement tarifaire préférentiel.

Les méthodes de calcul de la TVR varient d'un accord commercial à l'autre. Sommairement, l'ACEUM prescrit la méthode du « coût net » ou de la « valeur transactionnelle » selon les circonstances. Le « coût net » désigne le coût total moins les frais de promotion des ventes, de commercialisation et de services après-vente, les redevances, les frais d'expédition et d'emballage et les frais d'intérêt non admissibles qui sont compris dans le coût total^[5]. La valeur transactionnelle, quant à elle, désigne le prix effectivement payé ou payable pour un produit ou une matière à l'égard d'une opération, rajusté selon certains principes énoncés dans l'*Accord sur l'évaluation en douane*.

Le PTPGP prévoit également le recours à la méthode du « coût net » (avec une définition très semblable), mais permet l'utilisation d'autres méthodes, dont la « méthode de la valeur ciblée », la « méthode progressive » et la « méthode régressive ». La TVR peut varier substantiellement selon la méthode appliquée. Souvent, les importateurs peuvent choisir la méthode la plus favorable pour atteindre le seuil prescrit.

Le PTPGP exige une TVR de 45 % pour tous les véhicules selon la méthode du coût net, et de 55 % selon la méthode régressive. La TVR requise est variable pour les pièces, de 35 à 45 % selon la méthode du coût net net, de 40 à 55 % selon la méthode régressive et de 30 à 45 selon la méthode progressive. Ces valeurs sont largement inférieures à celles prescrites dans les nouvelles règles de l'ACEUM.

Les exigences de TVR de l'ACEUM augmentent progressivement par rapport aux niveaux requis dans l'ALENA. À l'échéance des périodes d'introduction progressive, la TVR requise pour les véhicules de promenade et les véhicules utilitaires légers passera de 62,5 % aux termes de l'ALENA à 75 % selon la méthode du coût net. Les pièces pour les véhicules de promenade et les véhicules utilitaires légers sont divisées en trois catégories : pièces essentielles, pièces principales et pièces complémentaires^[6]. La TVR requise pour les pièces va de 62 à

66 % selon la méthode du coût net pour la première année suivant l'entrée en vigueur de l'ACEUM, et augmente graduellement au cours des trois années suivantes.

Exigences de TVR – véhicules de promenade et véhicules utilitaires légers (selon la méthode du coût net)^m

Date	ACEUM			PTPGP		
	Véhicules	Pièces essent.	Pièces princ.	Pièces comp.	Véhicules	Pièces
1 ^{er} juill. 2020	66%	66 %	62,5 %	62 %		
1 ^{er} juill. 2021	69 %	69 %	65 %	63 %		
1 ^{er} juill. 2022	72 %	72 %	67,5 %	64 %	45 %	35 à 45 %
1 ^{er} juill. 2023	75 %	75 %	70 %	65 %		

À l'échéance de la période d'introduction progressive, la TVR requise pour les camions lourds passera de 60 % aux termes de l'ALENA à 70 % selon la méthode du coût net. Les pièces pour les camions lourds sont divisées en deux catégories : les pièces principales et les pièces complémentaires. La TVR requise va de 50 à 60 % pour les quatre années suivant l'entrée en vigueur de l'ACEUM, et augmente graduellement en trois étapes.

Exigences de TVR – camions lourds (selon la méthode du coût net)

Date	ACEUM			PTPGP	
	Véhicules	Pièces princ.	Pièces comp.	Véhicules	Pièces
1 ^{er} juill. 2020	60 %	60 %	50 %		
1 ^{er} juill. 2024	64 %	64 %	54 %	45 %	35 à 45 %
1 ^{er} juill. 2027	70%	70%	60%		

Teneur en valeur-travail

Comme nous l'indiquions dans notre bulletin intitulé *Peu importe son nom, l'AEUMC est le nouvel ALENA* en octobre 2018, l'ACEUM a introduit des règles sur la teneur en valeur-travail (« **TVT** ») qui s'appliquent aux producteurs de véhicules automobiles, mais pas aux producteurs de pièces. Ces règles sont nouvelles et inédites. Le PTPGP, l'AECG et l'ALECC en sont exempts.

Les règles sur la TVT obligent les producteurs de véhicules automobiles à garantir qu'un certain pourcentage des composantes du véhicule est produit par des travailleurs gagnant au moins 16 \$ US l'heure (environ 20 \$ CA ou 319 pesos, aux taux de change actuels). La TVT requise pour les véhicules de promenade commence

à 30 % et augmente graduellement sur quatre ans pour atteindre 40 %. Les véhicules utilitaires légers et les camions légers doivent présenter une TVT 45 % dès l'entrée en vigueur de l'ACEUM.

Exigences de TVT dans l'ACEUM – Véhicules de promenade, véhicules utilitaires légers et camions lourds

Date	Véhicules de promenade	Véhicules utilitaires légers et camions lourds
1 ^{er} juillet 2020	30 %	
1 ^{er} juillet 2021	33 %	45 %
1 ^{er} juillet 2022	36 %	
1 ^{er} juillet 2023	40 %	

Le seuil de TVT peut être atteint par des dépenses liées aux matières et à la fabrication, des dépenses en recherche et développement et en technologie de l'information engagées en Amérique du Nord et l'exploitation d'une usine de montage de moteurs ou d'une usine de batteries au lithium-ion qui emploie des travailleurs gagnant au moins 16 \$ US l'heure [8]. Cette obligation a été réclamée par les États-Unis pour atténuer l'avantage que possède le Mexique sur le plan du coût de la main-d'œuvre, mais elle impose un fardeau réglementaire à tous les producteurs nord-américains.

Exigences concernant l'acier et l'aluminium

Sous la pression des États-Unis, les parties à l'ACEUM ont négocié des exigences visant à encourager l'utilisation de l'acier et de l'aluminium nord-américains. Il n'existe aucune exigence équivalente dans les autres accords commerciaux auxquels le Canada est partie. Pour que les véhicules de promenade, les véhicules utilitaires légers et les camions lourds soient considérés comme originaires, 70 % des achats d'acier et d'aluminium achetés par le producteur doivent être effectués au Canada, aux États-Unis ou au Mexique. Cette exigence s'applique à tous les achats d'entreprise du producteur de véhicules effectués dans les pays parties à l'ACEUM et englobe aussi bien les achats directs auprès de producteurs d'acier que les achats indirects auprès de distributeurs et d'autres revendeurs, y compris les centres de services.

À partir de juillet 2027, pour qu'un véhicule ait droit au traitement préférentiel aux termes de l'ACEUM, tous les procédés de fabrication (à l'exception des procédés métallurgiques comportant l'affinage des additifs d'acier) de l'acier utilisé dans le véhicule devront avoir lieu dans les pays parties à l'ACEUM [9]. Les parties ont également convenu de revoir les exigences relatives aux règles d'origine de l'aluminium dix ans après l'entrée en vigueur de l'ACEUM [10].

Traitement préférentiel aux termes de l'ACEUM et du PTPGP

L'ACEUM et le PTPGP permettent tous deux aux importateurs de demander un traitement tarifaire préférentiel en produisant un certificat d'origine rempli par le producteur, l'exportateur ou l'importateur. Le certificat d'origine doit comprendre les données minimales requises, dont le nom du producteur, de l'exportateur et de l'importateur, une description des biens importés et la règle d'origine selon laquelle le produit est admissible.

Comme le Canada et le Mexique sont parties et à l'ACEUM et au PTPGP, les producteurs de véhicules et de pièces canadiens et mexicains peuvent demander le traitement préférentiel prévu dans l'un ou l'autre des accords pour les véhicules et les pièces envoyés d'un pays à l'autre. Si un produit importé ne satisfait pas aux critères exigeants de l'ACEUM, mais répond aux exigences du PTPGP, les importateurs canadiens peuvent demander le traitement préférentiel prévu dans le PTPGP pour éviter l'application du tarif de la nation la plus favorisée (6,1 % sur les véhicules de promenade et de 6 à 8,5 % pour la plupart des pièces de véhicules). Les produits mexicains^[11] représentent une partie importante des importations canadiennes de véhicules et de pièces^[12]. Entre 13 et 15 % des produits automobiles importés au Canada proviennent du Mexique, qui se classe au deuxième rang des exportateurs de ces produits au Canada, après les États-Unis, mais bien avant le Japon^[13]. Les règles d'origine du PTPGP pourraient permettre aux producteurs d'atténuer les effets des exigences rigoureuses de l'ACEUM dans certains secteurs de la chaîne d'approvisionnement.

Les producteurs d'automobiles canadiens peuvent demander un traitement préférentiel aux termes du PTPGP lorsqu'ils importent des pièces du Mexique (et vice-versa), même si les produits ne satisfont pas aux exigences de TVR et de TVT prévues dans l'ACEUM. Même si les pièces automobiles elles-mêmes ne satisfont pas aux règles d'origine de l'ACEUM, le véhicule produit peut obtenir le statut de produit originaire aux termes de l'ACEUM s'il satisfait aux exigences de TVR et de TVT. La possibilité de se prévaloir des règles d'origine plus permissives du PTPGP est attrayante pour les producteurs de véhicules et de pièces canadiens et mexicains, car elle leur permet de gérer leur chaîne d'approvisionnement en pièces automobiles d'une manière moins restrictive.

Un producteur canadien qui vend des véhicules sur le marché américain, par exemple, pourrait envisager de se procurer une vaste gamme de pièces au Mexique en franchise de droits aux termes du PTPGP, même si ces pièces ne satisfont pas aux exigences de TVR et de TVT prévues dans l'ACEUM. L'exportation aux États-Unis de véhicules contenant ces pièces pourrait être admissible au traitement tarifaire préférentiel si le processus de montage de chaque véhicule, dans son ensemble, augmente suffisamment la valeur régionale et la valeur-travail pour atteindre les seuils de TVR et de TVT établis dans l'ACEUM.

Un producteur de pièces canadien pourrait aussi envisager de se procurer des matières initiales en franchise de droits d'un autre pays partie au PTPGP, comme le Vietnam, pour produire des pièces dans ses installations

au Canada. Si les matières initiales sont suffisamment transformées pour répondre aux exigences de TVR du PTPGP, elles pourront être exportées en franchise de droits à un producteur de véhicules au Mexique pour la production d'un véhicule de promenade. Si ce producteur mexicain satisfait aux exigences de TVR et de TVT lors de la production et du montage du véhicule et atteint le seuil de 70 % pour les achats d'entreprise d'aluminium et d'acier auprès de pays parties à l'ACEUM, il pourrait envisager d'envoyer le véhicule en franchise de droits aux États-Unis à titre de bien originaire aux termes de l'ACEUM.

Restrictions de l'ACEUM aux programmes de remboursement de droits de douane : comment tirer parti du PTPGP?

Comme l'ALENA, l'ACEUM limite l'exemption de droits de douane et le remboursement des droits de douane perçus sur les produits transformés dans un pays partie à l'ACEUM et exporté dans un autre pays partie à l'ACEUM. Lorsque le producteur ou le transformateur transforme des matières initiales qu'il s'est procurées dans un pays non partie à l'ACEUM en un produit fini ou en un autre produit (le « **produit transformé** »), puis exporte le produit transformé dans un autre pays partie à l'ACEUM, l'exemption ou le remboursement de droits de douane applicables aux matières initiales importées passibles de droits peuvent être limités aux termes de l'ACEUM.

Comme l'article 303 de l'ALENA, l'article 2.5 de l'ALENA limite l'exemption ou le remboursement de droits de douane au moindre des montants suivants :

- i. le montant total des droits de douane perçus sur les matières initiales importées au Canada qui ont été utilisées en lien avec le produit transformé exporté;
- ii. le montant total des droits de douane perçus, le cas échéant, sur le produit final subséquemment exporté dans un autre pays partie à l'ACEUM.

Si, par exemple, un producteur canadien s'approvisionne en matières initiales auprès de la Chine au tarif de la nation la plus favorisée de 6 % et exporte subséquemment le produit transformé aux États-Unis en franchise de droits aux termes de l'ACEUM, le producteur canadien ne pourrait réclamer d'exemption ou de remboursement de droits de douane, qui sont fixés à 0 \$, puisqu'aucun droit n'est perçu sur le produit transformé exporté aux États-Unis.

Dans ce cas, le producteur canadien pourrait se prévaloir d'un traitement préférentiel aux termes du PTPGP pour éviter de payer des droits en réorganisant sa chaîne d'approvisionnement ou en la transférant des pays non parties au PTPGP à des pays signataires (par exemple, le producteur canadien pourrait se procurer les matières initiales au Japon). La réorganisation stratégique de la chaîne d'approvisionnement pourrait permettre de contourner les restrictions à l'exemption et au remboursement de droits de douane ainsi que le

plafond des droits perçus sur les intrants manufacturiers importés (en évitant ou en diminuant ces droits grâce au traitement tarifaire préférentiel du PTPGP).

Les restrictions à l'exemption et au remboursement de droit de douane de l'ACEUM ont pour but de dissuader les producteurs nord-américains d'utiliser des matières initiales provenant de l'extérieur de l'Amérique du Nord (en dehors de la zone de « libre-échange » de l'ACEUM). Toutefois, le PTPGP donne aux producteurs nord-américains un mécanisme qui pourrait leur permettre d'éviter ces restrictions et de déduire, voire d'éliminer les droits de douane sur leurs intrants manufacturiers.

Conclusion

Même si les États-Unis sont le principal marché pour la production des usines de montage situées en Amérique du Nord, l'interaction entre les règles d'origine du PTPGP et de l'ACEUM offre aux producteurs de véhicules et de pièces canadiens et mexicains des options intéressantes pour mettre à profit les avantages des deux accords. Le groupe du commerce international de McMillan peut aider les entreprises du secteur de l'automobile à comprendre les subtilités de ces nouveaux accords de libre-échange.

par Jonathan O'Hara, Jamie Wilks et Chris Scheitterlein

[1] [Accord Canada-États-Unis-Mexique entre le Canada, les États-Unis et le Mexique](#) [ACEUM], 1^{er} juillet 2020. (Notre commentaire général sur l'ACEUM peut être consulté [ici](#).)

[2] [Accord de partenariat transpacifique global et progressiste](#) entre l'Australie, Brunéi, le Canada, le Chili, le Japon, la Malaisie, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, le Pérou, Singapour et le Vietnam [PTPGP], 30 décembre 2018. Le PTPGP a été ratifié par le Canada, le Mexique, le Japon et la plupart des autres signataires et est en vigueur dans ces pays. (Notre commentaire général sur le PTPGP peut être consulté [ici](#).)

[3] [Accord économique et commercial global](#) entre le Canada et l'Union européenne [AECG], 30 octobre 2016 (entré en vigueur à titre provisoire le 21 septembre 2017).

[4] [Accord de libre-échange Canada-Corée](#) entre le Canada et la Corée du Sud [ALECC], 1^{er} janvier 2015.

[5] Voir l'ACEUM, article 4.1 et le PTPGP, chapitre 3, article 3.9.

[6] Les pièces essentielles pour les véhicules de promenade et les véhicules utilitaires légers comprennent des produits comme les moteurs et leurs parties, les carrosseries de véhicules, les boîtes de vitesses, les ponts, les amortisseurs de suspension, les batteries au lithium-ion et les volants, tandis que les pièces principales

comprennent les machines et appareils pour le conditionnement de l'air, les systèmes de freinage électronique, les engrenages et roues de friction, les embrayages et organes d'accouplement et les silencieux. Les pièces complémentaires comprennent des produits comme les tubes, les tuyaux, les serrures, les convertisseurs catalytiques, les valves, les moteurs électriques, les batteries et les essuie-glaces.[ps2id id='6' target=""]

[7] Par souci de simplicité, les pourcentages sont indiqués pour la méthode du coût net seulement.[ps2id id='7' target=""]

[8] Voir l'Accord Canada–États-Unis-Mexique (ACEUM), chapitre 4, annexe, article 7.3.[ps2id id='8' target=""]

[9] Ces procédés englobent la première fusion et le premier brassage, jusqu'à l'étape de revêtement. Cette exigence ne s'applique pas aux matières premières utilisées dans la fabrication de l'acier, y compris les débris d'acier, les minerais de fer, les fontes brutes, les minerais de fer réduits, traités ou transformés en boulettes, ou les alliages bruts.[ps2id id='9' target=""]

[10] Protocole de modification, ACEUM, 10 décembre 2019[ps2id id='10' target=""]

[11] Canada, Rapport - données sur le commerce en direct, « [Importations totales canadiennes, Scian 3363 - fabrication de pièces pour véhicules automobiles](#) » (consulté le 27 août 2020), en ligne : Gouvernement du Canada[ps2id id='11' target=""]

[12] Les pourcentages sont fondés sur les données des cinq dernières années.[ps2id id='12' target=""]

[13] Canada, Rapport - données sur le commerce en direct, « [Importations totales canadiennes, Scian 3361 - fabrication de véhicules automobiles](#) » (consulté le 27 août 2020), en ligne : *Gouvernement du Canada*[ps2id id='13' target=""]

Mise en garde

Le contenu du présent document ne fournit qu'un aperçu du sujet et ne saurait en aucun cas être interprété comme des conseils juridiques. Le lecteur ne doit pas se fonder uniquement sur ce document pour prendre une décision, mais devrait plutôt consulter ses propres conseillers juridiques.

© McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l. 2020