VOIE LIBRE : UN GROUPE SPÉCIAL TRANCHE EN FAVEUR DU CANADA ET DU MEXIQUE CONCERNANT LES RÈGLES D'ORIGINE DE L'ACEUM ET LA MÉTHODE DE L'ABSORPTION

Publié le 31 janvier, 2023

Catégories: Perspectives, Publications

Dans un rapport diffusé le 11 janvier 2023, un groupe spécial de règlement des différends a conclu que l'Accord Canada–États-Unis–Mexique (l'« **ACEUM** ») donnait raison au Mexique et au Canada dans le différend qui les opposait aux États-Unis concernant les règles d'origine pour le secteur de l'automobile. Le groupe spécial a jugé que les exigences des États-Unis relatives au calcul de la teneur en valeur régionale (« **TVR** ») des véhicules de promenade et des camions légers contreviennent aux règles d'origine de l'ACEUM[1]. En rendant une décision favorable au Mexique et au Canada (et à une bonne partie du secteur de l'automobile), le groupe spécial a confirmé que l'ACEUM permet aux constructeurs automobiles d'absorber (*roll-up*) le coût des pièces essentielles originaires. On pense que les États-Unis devraient se plier à la décision du groupe spécial, et on peut donc s'attendre à une libéralisation du commerce sur le marché de l'automobile nord-américain. Si les États-Unis refusent de s'y conformer, le Mexique et le Canada pourront prendre des mesures de représailles, et donc imposer des droits de douane ou adopter d'autres mesures ayant des effets similaires.

Il s'agit de la troisième décision rendue par le groupe spécial sous le régime du Chapitre 31 de l'ACEUM. Vous pouvez consulter un sommaire de ces autres différends dans la rubrique Dispute Settlement Scoreboard (*en anglais seulement*) .

Le droit : les règles d'origine de l'ACEUM et le principe de l'absorption

L'ACEUM comporte des « règles d'origine » complexes visant à déterminer si un véhicule provient de l'une des parties à l'Accord, ce qui le rend admissible au traitement tarifaire préférentiel. Selon ces règles, 72 % de la valeur des véhicules de promenade et des camions légers finis doit provenir d'une partie à l'ACEUM[2]. L'Accord exige également que 72 % de la valeur des pièces essentielles provienne d'une partie à l'ACEUM[3], mais il permet plus de souplesse dans le calcul de la TVR de ces dernières. L'exigence minimale de TVR pour les véhicules finis comme pour les pièces essentielles passera à 75 % le 1er juillet 2023.

L'absorption consiste pour un producteur à considérer que 100 % de la valeur d'un intrant est originaire d'une

partie à l'ACEUM, même si cet intrant renferme des composantes originaires d'un pays tiers. Prenons un moteur de voiture par exemple. Si ce moteur est fabriqué à 85 % de composants nord-américains, il satisfait aux critères de « pièce essentielle » originaire de l'ACEUM. Selon le principe de l'absorption, lorsque le moteur en question est installé dans un véhicule fini, sa valeur est à 100 % nord-américaine, et non à 85 %. Comme le dit le groupe spécial, le producteur ne tient pas compte de la valeur des intrants originaires de pays tiers dans le calcul de la TVR du véhicule fini[4].

Le différend : le refus des É.-U. d'approuver les régimes d'échelonnement avec la méthode d'absorption

Les plaignants contestaient la politique des États-Unis interdisant aux producteurs automobiles d'appliquer la méthode de l'absorption aux pièces essentielles, ce qui réduisait leur accès au traitement tarifaire préférentiel. Les États-Unis ont mis en œuvre cette politique par l'entremise de certains accords d'importation – appelés régimes d'échelonnement autres – qui permettaient aux producteurs d'importer des véhicules de promenade et des camions légers selon des exigences différentes de celles prévues par l'ACEUM[5]. Les États-Unis ont informé les producteurs qu'ils approuveraient les régimes d'échelonnement autres à la condition que les producteurs n'utilisent pas les méthodes plus souples pour le calcul de la TVR des pièces essentielles pour ensuite absorber la valeur totale de celles-ci dans le calcul de la TVR du véhicule fini. Le Mexique et le Canada ont soutenu que cette condition n'était pas compatible avec la clause d'absorption de l'ACEUM, l'article 4.5.4.

La décision : le principe de l'absorption a la voie libre

Le groupe spécial a tranché en faveur du Mexique et du Canada, précisant que la valeur totale des pièces essentielles originaires pouvait être absorbée dans le calcul de la TVR du véhicule. En effet, de l'avis du groupe spécial, le terme « originaire » devait être interprété de manière uniforme dans toutes les dispositions de l'ACEUM : lorsqu'une pièce essentielle est « originaire », même selon la méthode de calcul de la TVR la plus souple, elle demeure « originaire » aux fins du calcul de la TVR du véhicule fini[6]. Non seulement cette conclusion est-elle conforme aux règles d'interprétation des traités, mais elle rejoint également la position des négociateurs américains, comme en témoignent leurs communications avec le Canada lors des négociations de l'ACEUM[7].

L'incidence : plus de clarté sur la libéralisation du commerce dans le secteur de l'automobile en Amérique du Nord?

Les États-Unis, le Mexique et le Canada disposent d'un délai de 45 jours après la décision du groupe spécial pour parvenir à une résolution; les États-Unis ont le même délai pour se conformer à l'ACEUM, ce qui signifie qu'ils doivent cesser de refuser les régimes d'échelonnement autres au motif qu'un producteur a utilisé la méthode de l'absorption pour calculer la TVR des pièces essentielles. Si les États-Unis ne se conforment pas à l'ACEUM, le Canada et le Mexique pourraient, à bon droit, prendre des mesures de représailles et cibler plus

particulièrement le secteur de l'automobile américain.

Si la mesure non conforme des États-Unis était supprimée, davantage de véhicules produits au Canada ou au Mexique seraient admissibles à l'accès en franchise de droits prévu par l'ACEUM. Autrement dit, la libéralisation du commerce des véhicules assemblés au Canada ou au Mexique et un plus grand accès au marché américain. Par contre, et comme le plaidaient les États-Unis, la décision pourrait signifier qu'à plus ou moins long terme, la part nord-américaine du contenu des véhicules commercialisés entre les parties pourrait diminuer.

La décision est la bienvenue pour les secteurs de l'automobile canadiens et mexicains, qui ont traversé une période difficile

en raison des effets de la COVID-19 et du bris de la chaîne d'approvisionnement, notamment à la suite des fermetures d'usines et des ruptures de stock de semi-conducteurs. Les motifs du groupe spécial apportent un certain éclairage sur l'interprétation de l'ACEUM, et celle-ci pourrait être déterminante pour les futurs groupes spéciaux : le terme « originaire » a le même sens dans toutes les dispositions de l'ACEUM, à moins qu'il ne soit modifié par une disposition de l'Accord.

[1]*United States – Automotive Rules of Origin* (USA-MEX-CDA-2022-31-01), Final Report, 14 décembre 2022 (la « **Décision**»).
[2]Le pourcentage exigé par l'ALENA était de 62,5 %. Pour en savoir davantage sur les modifications apportées à l'ACEUM, consulter nos précédents commentaires ici et .
[3]Une liste des pièces essentielles figure au tableau A.1 de l'annexe, Autos, du chapitre 4; elle inclut le moteur, la transmission, la carrosserie et le châssis, l'essieu, la suspension, la direction et une batterie de pointe. L'ACEUM définit également les catégories de pièces principales et de pièces composites, qui sont assujetties à leurs propres exigences de TVR.
[4]Décision, paragr. 51
[5]Les régimes d'échelonnement autres sont des instruments de transition nécessaires aux termes de l'ACEUM.

Les parties peuvent y avoir recours jusqu'au 1er juillet 2025.
[6]Décision, paragr. 149.
[7]Décision, paragr. 190-192.

par Jonathan O'Hara, William Pellerin, Philip Karam, Tayler Farrell et Adelaide Egan (stagiaire)

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 obtenir des conseils juridiques précis.

© McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l. 2023