

LE ZOOM ÉCO DE 15H30 03/12/2018

AMÉRIQUE DU NORD

LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES JAPONAIS CHERCHENT À RENFORCER LEUR CONTENU LOCAL EN AMÉRIQUE DU NORD

Tous les constructeurs d'automobiles implantés en Amérique du Nord sont confrontés à une nouvelle réalité économique en matière de contenu local des véhicules dans le cadre de l'accord de libre-échange conclu entre les **États-Unis**, le Canada et le **Mexique** le 30 septembre dernier (**AEUMC**), qui va remplacer l'Aléna.

Toutefois, pour les constructeurs japonais, la tâche s'avère plus ardue. Ils ont en effet passé les dernières décennies à investir massivement dans le transfert de leurs capacités et de leurs fournisseurs vers l'Amérique du Nord. Ils doivent désormais revoir leur chaîne d'approvisionnement afin de se conformer à la nouvelle réglementation : 75 % des pièces devront être fabriquées en Amérique du Nord, contre 62,5 % jusqu'ici. Le texte stipule également que 40 % à 45 % des pièces devront être fabriquées par des ouvriers rémunérés au moins 16 dollars de l'heure, une mesure destinée à freiner les transferts d'emplois américains vers le Mexique. Ce plan de libre-échange prévoit également que 70 % de l'acier et de l'aluminium utilisés par les constructeurs pour leur production locale soient achetés dans la région.

Même si les constructeurs et les équipementiers automobiles implantés en Amérique du Nord ont été soulagés à l'annonce de la conclusion du nouvel accord à trois (l'alternative aurait pu être un effondrement total du bloc de libre-échange, un désastre pour le secteur automobile), « ils vont devoir choisir entre investir dans leurs chaînes d'approvisionnement, payer des taxes ou cesser de commercialiser certains produits », souligne Chris Richter, analyste automobile chez CLSA Asia-Pacific Markets. « Et cela pourrait être très coûteux ».

Sept équipements, en particulier, vont devoir être passés en revue par les constructeurs : moteurs, transmissions, pièces de carrosserie et châssis, arbres à came, suspensions, batteries pour V.E et systèmes de direction.

« Les nouvelles réglementations sur le contenu local sont beaucoup plus strictes », a déclaré Seiji Kuraishi, vice-président exécutif de Honda. « Nous allons réfléchir à la manière de réorganiser nos approvisionnements ».

Bien que l'impact de l'AEUMC varie en fonction du groupe et de la marque, les nouvelles règles

s'appliquent à tous les constructeurs industriellement présents en Amérique du Nord : japonais, mais aussi coréens, européens et même américains. Si elles sont ratifiées, les nouvelles règles commerciales entreront en vigueur le 1er janvier 2020. Cela laisse aux constructeurs un peu plus d'un an pour repenser leurs chaînes d'approvisionnement.

Par [Juliette Rodrigues](#)