

## Résumés

**BRITTON, J.:** «L'impact des accords commerciaux nord-américains est-il zéro? Le cas canadien» [Is the Impact of the North American Trade Agreements Zero? The Canadian Case].

En réponse à une affirmation récente que l'impact de l'ALÉNA sur les É.-U. et les économies canadiennes est zéro, cet article affirme que l'ALÉNA et son précurseur de l'accord du libre-échange ont influencé de façon importante l'économie canadienne, qui est beaucoup plus petite et plus ouverte. Après un examen de théorie et de facteurs institutionnels, l'évidence empirique disponible est révisée afin d'identifier les impacts les plus importants. L'attraction du Canada pour l'investissement étranger n'a pas diminué après l'accord du libre-échange et l'ALÉNA, bien que ce soit seulement pour des sources des É.-U. Il y a, cependant, de l'évidence que les accords commerciaux ont affaibli les liens économiques d'est-ouest dans le Canada. Même s'il est difficile de séparer les effets de l'accord sur le libre-échange/l'ALÉNA de la chute du dollar canadien sur l'expansion d'exportation, la diversification dans les exportations canadiennes est évidente. Les gains industriels de productivité associés aux accords commerciaux semblent dériver davantage de la spécialisation au sein des industries plutôt que des économies d'échelle. On constate aussi qu'en raison des provisions de l'ALÉNA, l'accès canadien au marché des É.-U. est soumis à des restrictions.

**GUNDERSON, M.:** «Impacts régionaux du commerce et d'investissement sur le travail» [Regional Impacts of Trade and Investment on Labour].

La libéralisation commerciale, de ce type qui est incorporée dans l'accord du libre-échange et l'ALÉNA, peut avoir des impacts importants sur l'allocation spatiale de l'activité économique à travers des régions dans un pays. Par conséquent, ceci peut avoir des répercussions importantes sur l'allocation du travail et des résultats associés au marché du travail. L'emplacement des entreprises peut être affecté par une variété de facteurs comprenant l'accès au marché, l'accès au travail et à d'autres données, les effets d'agglomération et la croissance des retombées, les processus de croissance endogènes, les effets de frontières, l'accident historique, les obstacles d'échanges commerciaux, les impôts et les subventions. La libéralisation commerciale peut axer la production vers les frontières internationales ou renforcer la dominance des zones noyau existantes, dépendant de l'importance relative de facteurs tels les coûts de transport, la proximité aux marchés pour des sorties et des entrées, et des effets d'agglomération et de regroupement. Pour les É.-U. et particulièrement pour le Mexique, la traction de la frontière semble plus grande que la puissance de conservation du noyau. Au Canada, la concentration de la production se situe déjà près de la frontière, ainsi les ajustements en termes d'emplacement des entreprises et du travail sont plus minimes qu'autrement aurait été le cas.

**KIRTON, J. and M. RUGMAN:** «Impacts sur l'environnement régional de l'ALÉNA sur le secteur des véhicules à moteur» [Regional Environmental Impacts of NAFTA on the Automotive Sector].

En dépit des craintes que l'ALÉNA produirait une "chute" en termes de normes et de pratiques environnementales, les résultats dans le secteur des véhicules à moteur ont été une "poussée jusqu'au plus haut niveau" inspiré par la sensibilisation, les établissements, les mécanismes de règlement de conflit et les incitatifs de l'ALÉNA. Cet article révisé les régimes de normalisation environnementale nord-américain avant et après l'ALÉNA. Le progrès dans l'ère de l'ALÉNA est dû à trois facteurs: 1) un mouvement intensif à la rationalisation et à l'intégration complètes de l'industrie avec une incitation de production correspondante visant un ensemble uniforme de normes environnementales appropriées dans chacun des trois pays; 2) une nouvelle vague d'harmonisation de normalisation rigoureuse; et 3) la diffusion rapide de l'harmonisation de l'assemblage aux pièces et puis aux secteurs de marché des accessoires, et des normes de fabrication jusqu'aux normes de l'essence, ensuite l'inspection, l'entretien et autres normes d'opération. Cependant, les établissements trilatéraux et les processus intergouvernementaux créés par l'ALÉNA n'atteignent pas leur plein potentiel, et d'autres étapes sont nécessaires pour aider convenablement l'industrie automobile avec les défis de normalisation environnementale qu'ils envisagent.

**BUCKLEY, P.J., J. CLEGG and N. FORSANS:** «Stratégies de service de marché étranger dans la région de l'ALÉNA» [Foreign Market Servicing Strategies in the NAFTA Area].

Cet article examine le lien entre la mondialisation et la croissance des blocs d'échange commerciaux en utilisant l'expérience de l'accord du libre-échange nord-américain (l'ALÉNA). Les marchés financiers sont déjà intégrés de très près au niveau international, tandis que les marchés de biens et services sont intégrés au niveau régional par voie de blocs commerciaux et les marchés du travail sont séparés au niveau national. Le lien principal entre la mondialisation et les blocs d'échange est l'investissement direct à l'étranger. L'investissement direct à l'étranger visant le marché et l'efficacité peut être encouragé au fur et à mesure que les marchés augmentent et que les coûts diminuent où des économies d'échelle peuvent être réalisées. Il peut aussi avoir des effets plus particuliers résultant de l'importation qui remplacerait l'investissement direct à l'étranger (barrière douanière branchant) pour des raisons à la fois offensives et défensives. Les entreprises qui ont déjà des investissements directs à l'étranger dans le bloc peuvent choisir de rationaliser leurs investissements en réponse aux changements de coûts de production et elles peuvent réorganiser des unités de production dans moins d'emplacements. Des influences sectorielles, spatiales et de produit donneront des stratégies largement différentes parmi les entreprises, mais un élément commun recherché sera la flexibilité des entreprises au sein de la mondialisation.

**RICHARDSON, K.:** «Comté de Whatcom, Washington et la région du grand Vancouver - Qu'est-ce qui attire à l'étranger?» [Whatcom County, Washington and the Greater Vancouver Region - What is so Enticing Over the Border?].

Le passage de l'accord du libre échange et de l'ALÉNA démontrent comment le Canada et les É.-U. se déplacent vers une association commerciale régionale dans une ère de mondialisation. La transition à la collaboration atteint au delà de l'état de nation présentera des avantages pour plusieurs, mais laissera à certains un sentiment de confusion quant à la façon de s'adapter à ce nouveau monde sans frontières. Afin de comprendre comment les communautés et les régions répondent à cette transition, l'observation soignée doit se produire au niveau de la

communauté. Le but de cette recherche est d'examiner comment les Canadiens et les Américains utilisent la frontière des régions du grand Vancouver et de la vallée inférieure de Fraser et si la frontière internationale et les politiques transnationales actuelles, telles que l'ALÉNA, influencent le développement de cette zone. Spécifiquement, cet article examine comment le terrain est utilisé le long de la frontière et s'il y a une influence entre les frontières de la région du grand Vancouver et de la vallée inférieure de Fraser vers le comté de Whatcom, Washington, ou vice-versa. D'après une évaluation des observations changeantes d'utilisation de terrain, l'étude démontre les façons dont la région des frontières se développe aux niveaux économique, environnemental et social, et le rôle de l'ALÉNA à cet égard.

**BROWN, W.M.:** «Politique commerciale régionale et l'intégration des économies américaines et canadiennes» [Regional Trade Policy and the Integration of the American and Canadian Economies].

Le but de cet article est de placer les paramètres dans lesquels nous pouvons comprendre le potentiel pour l'intégration économique entre les frontières du Canada et des É.-U. et le rôle du gouvernement à l'échelle des états et des provinces. Une analyse statistique des courants commerciaux prouve que le plus grand potentiel pour l'intégration économique est parmi les régions qui sont dans la proximité géographique étroite. En outre, ce potentiel change selon les structures industrielles des régions marchandes. En particulier, le commerce interrégional semble être le plus haut parmi des régions avec les structures industrielles semblables où le commerce est influencé par une spécialisation au niveau de l'entreprise. Ces résultats démontrent que les politiques développées pour encourager une plus grande intégration seront plus efficaces dans des régions de la frontière. En outre, quelles formes ces politiques pourraient prendre et quelles secteurs peuvent être visés dépend, au moins en partie, des causes fondamentales du développement économique régional. Par conséquent, la politique commerciale à l'échelle des régions se distingue moins de la politique de développement régional.