

globaux des négociations multilatérales de Tokyo et ne pouvait donc pas être considéré comme une réalisation indépendante. Le Pacte de l'automobile était un accord bilatéral indépendant, mais on pourrait dire qu'il n'était pas compatible avec le GATT (les États-Unis ont demandé et obtenu une dérogation aux règles du GATT, pas le Canada).

Après avoir donné une indication de quelques unes des difficultés inhérentes à une approche sectorielle, nous pouvons résumer ces considérations comme il suit.

L'approche sectorielle bilatérale se heurte au problème de l'identification d'un secteur où il existe, entre deux parties, suffisamment d'intérêts communs sur lesquels fonder des négociations sur l'élimination de l'ensemble ou de la quasi-totalité des barrières. En 1984-1985, le Canada et les États-Unis ont fait des efforts considérables pour essayer de choisir quelques secteurs susceptibles de faire l'objet de négociations. Les deux parties se sont rendues compte que leurs listes de secteurs éventuels étaient très différentes l'une de l'autre, un processus qui semblait, en toute logique, mener au processus global qui a débouché sur l'ALE.

En outre, même si les deux pays identifient initialement un secteur semblant présenter des intérêts communs, au cours des négociations, il se pose inévitablement des problèmes qui nécessitent la prise de décisions difficiles. En pratique, il est souvent dur de s'accorder sur les concessions qu'il faut nécessairement faire dans un seul secteur ou même dans un nombre limité de groupes de produits.

Si le libre-échange bilatéral était négocié pour un secteur précis, un autre problème se poserait. Un tel résultat serait incompatible avec les obligations du Canada à l'égard du GATT, car la protection que confère l'Article XXIV n'est offerte que si l'accord porte sur l'essentiel des échanges commerciaux entre les pays concernés. Par conséquent, le libre-échange bilatéral dans un secteur, ou un nombre limité de secteurs, nous forcerait à obtenir une dérogation à nos obligations dans le cadre du GATT (conformément à l'Article XXV:5).

Une dérogation doit être approuvée par les deux tiers des votes exprimés représentant plus de la moitié de toutes les parties contractantes (le GATT comptant 111 membres, il faudrait donc obtenir entre 56 et 74 votes en faveur).¹ Les pays développés ont obtenu d'importantes dérogations (on pense notamment à la dérogation concernant le Pacte de l'automobile et à la dérogation sur l'agriculture aux termes de la Section 22, demandées au milieu des années 60 et 50 respectivement),

¹ Conformément à l'Acte final des NCM, les dérogations devront être approuvées par les trois quarts des membres de la nouvelle Organisation mondiale du commerce, devant être établie en vigueur en 1995.