

De nos jours, le malaise du Canada provient de la persistance d'un déséquilibre commercial général dont les causes sont les suivantes:

- le déficit toujours croissant du commerce des pièces et accessoires automobiles;
- le plus faible contenu technique de ses produits et de la compétence moindre des travailleurs de l'industrie canadienne;
- la concentration presque totale de toutes les activités de R et D aux États-Unis;
- les écarts de prix;
- le niveau relativement faible des investissements dans l'industrie canadienne depuis 1970.

De leur côté, les Américains se préoccupent surtout des niveaux d'emploi et des différences de prix. Les divergences d'opinions sur la question de savoir si les garanties contenues dans l'Accord sont provisoires ou permanentes seront abordées dans le chapitre VII sous la rubrique des accords sectoriels de libre-échange.

Problèmes relatifs au commerce des produits de l'industrie automobile

La question la plus ardue dans ce secteur se rapporte au déficit des échanges de pièces entre les deux pays. Comme le montre clairement le tableau 7 à la page 95, le Canada a exporté plus de véhicules (automobiles et camions) aux États-Unis qu'il n'en a importés, réalisant par exemple un excédent de \$1.2 milliard en 1977. Toutefois, le commerce des pièces et accessoires automobiles* n'est pas aussi favorable; les importations ont excédé largement les exportations, laissant au Canada un déficit de \$3.1 milliards en 1977. A ce problème, s'ajoute une autre préoccupation; c'est que le niveau de qualification dans l'industrie des pièces d'automobile est différent de celui des industries américaines équivalentes. Au cœur du débat actuel sur le déficit commercial des pièces d'automobile demeure l'interprétation des objectifs de l'Accord, suivant lesquels les deux parties devraient bénéficier d'une «part juste et équitable» du marché nord-américain.

Le Comité a entendu un certain nombre d'opinions sur le déficit commercial des pièces. Les hauts fonctionnaires du ministère de l'Industrie et du Commerce ont exprimé leur inquiétude au sujet de l'écart croissant qui s'établit dans les échanges. M. Doug Arthur a expliqué que ce phénomène est dû en partie au fait que les pièces fabriquées au Canada servent surtout aux usines de montage américaines qui fabriquent les modèles d'automobiles de luxe, intermédiaires et standard. La plupart des automobiles montées au Canada font partie de la catégorie des sous-compactes, qui sont très en vogue actuellement; c'est ce qui expliquerait l'augmentation des importations de pièces américaines (II, 24:12).

M. Patrick Lavelle, de l'*Automobile Parts Manufacturers Association*, a révélé au Comité que le montage des nouveaux modèles n'expliquait qu'en partie le déficit commercial des pièces d'automobile. Il a attribué celui-ci aux facteurs suivants:

- (i) Les décisions des sociétés mères américaines de montage qui dictent à quelle source leurs filiales doivent s'approvisionner en pièces;

* Cette discussion concerne les pièces d'origine qui bénéficient du libre-échange aux termes de l'accord, par opposition aux pièces du service après vente (entretien ou réparations), qui sont assujetties à un droit de douane.