

Compte tenu de l'attitude américaine telle qu'elle apparaît ci-dessus, les États-Unis pourraient fort bien dénoncer l'Accord si le Canada demandait à le renégocier. En ce cas, il en découlerait beaucoup plus de problèmes pour le Canada que pour les États-Unis.

La seule réponse immédiate que le gouvernement canadien pourrait trouver à la situation difficile que connaissent les fabricants de pièces détachées serait d'agir par la persuasion sur les sociétés canadiennes. Les fabricants d'automobiles devraient être poussés à implanter des entreprises affiliées de pièces détachées à haute technicité au Canada et être encouragés à s'approvisionner davantage au Canada, y compris auprès des entreprises indépendantes. Au début de 1978, le gouvernement canadien semblait prêt à prendre des mesures visant à stimuler l'industrie canadienne, et dès le milieu de l'année tout indiquait que les fabricants d'automobiles se disposaient à investir de nouveau au Canada, mais en recherchant les stimulants les plus lucratifs sur le plan de l'implantation. Dans une autre tentative pour stimuler la fabrication de pièces détachées au Canada, le gouvernement canadien a déclaré qu'il exonérerait la compagnie Volkswagen d'une partie des droits de douane qu'il prélevait sur les voitures et pièces détachées qu'elle importe. Cette remise équivaldrait à la valeur des pièces détachées fabriquées au Canada pour les voitures importées. D'ailleurs, le gouvernement canadien cherche à conclure des accords similaires avec d'autres fabricants étrangers.

En 1977, chacun des deux pays avait terminé l'étude qu'il menait depuis deux ans sur l'industrie automobile nord-américaine. Vers le milieu de l'année 1978, le gouvernement canadien a créé la Commission d'enquête Reisman qui a été chargée d'étudier l'industrie automobile en se penchant plus particulièrement sur «le développement d'une industrie automobile canadienne concurrentielle à l'échelle internationale». Ce rapport doit être déposé à l'automne prochain. On peut s'attendre à ce que des discussions d'ordre général aient lieu entre les deux gouvernements. Il est cependant fort improbable que ces discussions portent sur la révision de l'Accord. En fait, le Canada devrait profiter de cette occasion pour mettre en place des mécanismes stabilisateurs qui en renforceraient le caractère permanent. Le Canada étant le plus petit des deux marchés, toute incertitude sur l'avenir de l'Accord aura des répercussions néfastes sur les décisions que devront prendre les fabricants d'automobiles et de pièces détachées en matière d'investissement. L'implantation de grosses usines de fabrication de moteurs ou d'emboutissage des métaux au Canada aurait moins d'attrait car, au cas où l'Accord serait dénoncé, les capacités de production seraient trop importantes par rapport au marché canadien et l'implantation des usines aux États-Unis serait plus sûr. Or, il se peut que ceux qui préconisent la renégociation de l'Accord sur l'automobile contribuent à décourager les investissements. Cet accord doit offrir un cadre stable et prévisible au sein duquel les projets à long terme pourront être arrêtés.

La Commission mixte de contrôle de l'Accord sur l'automobile

Le Comité recommande la création d'une Commission mixte de contrôle de l'Accord sur l'automobile qui sera mieux à même de surveiller l'application de l'Accord et d'y apporter des modifications mineures.