

canadiennes et aux compagnies affiliées les lois anti-trust américaines. En effet, même si celles-ci sont canadiennes à part entière, chaque fois que leur façon d'agir va à l'encontre de la doctrine «des effets» de la Cour suprême et du ministère de la Justice des États-Unis, ces compagnies ou personnes peuvent être accusées de violer les lois anti-trust américaines. Pourtant, à l'instant même, leurs sociétés mères sont peut-être en train d'établir à l'échelle internationale des programmes de production et de mise en marché qui limiteront le secteur de vente d'une filiale canadienne. Or ce genre de politique ne semble pas inconciliable avec la «théorie des effets» sur laquelle les Américains sont si sensibles, bien que les effets qu'elle peut avoir au Canada et sur le Canada ainsi que sur l'autonomie de ses exportateurs puissent être considérables et préjudiciables.

A ces griefs majeurs et traditionnels, il faut ajouter l'incertitude qui règne à propos des politiques du nouveau président. Les Canadiens ont l'impression, et il faut les comprendre, que celui-ci prône un resserrement de la loi d'approvisionnement local; qu'il ne verra dans le Pacte de l'auto de 1965 aucune obligation pressante de satisfaire les attentes des Canadiens à propos des investissements qui doivent être faits au Canada pour une modernisation radicale de l'industrie si les «trois grands» (General Motors, Chrysler, et Ford) veulent garder leur place dans la construction de la petite voiture si profitable aux Japonais et aux Européens; qu'il encouragera les programmes américains destinés à la production du pétrole, du gaz et des synthétiques ainsi qu'à la conversion du charbon, de sorte que l'investissement des capitaux américains ou canadiens risque de s'avérer plus rentable aux États-Unis qu'au Canada; et surtout qu'une certaine dose de protectionnisme jointe à la recherche d'une sorte d'«accord» États-Unis-Mexique-Canada, destiné à satisfaire les besoins à long terme des États-Unis, ne caractérise le nouveau gouvernement. Ce genre de programme ne garantit guère d'avantages à court et à moyen termes pour le Canada. Il se peut à vrai dire que ce soit l'inverse, même si l'on explore à fond l'idée d'accord tripartite de Reagan afin d'en définir les avantages éventuels pour les trois pays.

Sécurité

En matière de sécurité nationale, là encore il y a très peu de place pour les options canadiennes, surtout depuis que la décision d'acheter le *F-18A* a été prise. Naturellement, des ententes sur la production du matériel de défense continueront de faire partie intégrante de la participation canadienne au sein de Norad et de l'Otan. Toutefois, avec l'annulation de l'*Arrow* (en 1959), le Canada a laissé passer l'occasion de prendre sa place dans l'industrie aéronautique de guerre, mais il était peut-être inévitable qu'un programme comportant des coûts et des risques aussi élevés soit réservé aux grands pays industriels. Pourtant, si la Suède peut respecter ses programmes de production dans la technologie de pointe, depuis l'automobile et l'avion de guerre jusqu'au matériel de défense aérienne, on est en droit de se demander pourquoi le Canada ne tient qu'une place secondaire dans ce domaine, même si dans certaines