

d'emplois à haute technicité qui soit proportionnel à celui des États-Unis, l'impossibilité de consacrer une part importante du budget à la recherche et au développement au Canada, la politique des sociétés en matière de fixation des prix et le faible taux d'investissement au Canada. Tous ces facteurs laissent l'industrie canadienne à la merci de changements technologiques imminents et radicaux qu'elle ne pourra pas assimiler. Il n'est pas facile de trouver des réponses à ces problèmes sur le plan national. Le Canada n'a pas assez d'influence pour pouvoir persuader les fabricants d'automobiles ou le gouvernement américain de modifier la situation.

Au cours des auditions, certains ont proposé de renégocier et de modifier l'Accord de l'automobile conclu en 1965. Aucun témoin n'a suggéré de le dénoncer, mais des propos ont été tenus en ce sens tant au Canada qu'aux États-Unis quand les problèmes se sont envenimés. L'Accord peut en fait être dénoncé avec préavis de douze mois par chaque partie. M. Lavelle et M. McDermott ont proposé qu'il soit révisé et modifié afin d'y inclure des garanties distinctes portant sur la fabrication de pièces détachées canadiennes à l'instar de celles qui existent pour le montage des véhicules automobiles. M. Eberlé a également proposé que l'Accord soit élargi afin d'y inclure les pièces autres que les pièces d'origine, les camions et les autobus et éventuellement les véhicules d'occasion. Il estime que les conditions qu'imposent les Canadiens en matière de «valeur ajoutée» devraient être établies non pas chaque année mais selon la méthode de la moyenne mobile et que des mécanismes soient mis en place pour que les parties intéressées discutent des griefs existants, entre gouvernements ou secteurs de l'industrie.

Le Comité ne recommande pas la révision de l'Accord de l'automobile. Encore récemment, les États-Unis demandaient instamment que certains engagements en matière de valeur ajoutée pris envers les fabricants canadiens soient supprimés, engagements qui ont un caractère provisoire pour les États-Unis et un caractère permanent pour le Canada. Compte tenu de l'ampleur du déficit de la balance des paiements canadiens, ce problème n'est plus urgent. Il ne fait aucun doute cependant que les États-Unis sont prêts à laisser les forces du marché imprimer leur rythme à la production nord-américaine dans cette industrie. Il y a donc fort à parier, si l'accord était renégocié, qu'ils refuseraient toute garantie, même pour la fabrication de véhicules et encore moins pour les pièces détachées. En outre, ils risqueraient de mettre l'accent sur les excédents qu'enregistre le Canada sur les véhicules montés. Au Canada, on ne se rend en général pas compte que l'Accord de l'automobile est considéré avec plus de scepticisme et d'un œil plus critique aux États-Unis. La Commission américaine du commerce international a déclaré dans le rapport qu'elle a présenté au Congrès en 1976:

«L'accord conclu avec le Canada n'est pas un accord libre-échangiste et profite essentiellement à l'économie canadienne.» (Page 43)

Elle a ensuite ajouté sans ambages:

«En fait, lorsqu'on examine cet accord, on se rend vite compte que les seules concessions accordées l'ont été par le gouvernement des États-Unis qui a autorisé l'importation en franchise des produits de l'industrie de l'automobile fabriqués au Canada. Outre les dispositions prévoyant des consultations entre les deux gouvernements, l'Accord ne contient aucune concession importante de la part du gouvernement canadien à l'exception de celles qui sont soumises aux obligations énoncées à l'annexe A et dans les protocoles d'entente.» (page 42)