

La réduction substantielle du niveau des droits de douane canadiens au cours des années, y compris dans le prolongement du Tokyo Round, a contribué à atténuer certaines préoccupations de l'Ouest à propos du coût des droits de douane canadiens. Néanmoins, les restrictions d'importation qui pourraient, de temps à autre, être introduites par le gouvernement du Canada afin d'aider certaines industries manufacturières durement touchées par la concurrence étrangère continueront probablement d'être perçues par les Canadiens de l'Ouest comme compromettant leurs intérêts d'exportation, surtout en bordure du Pacifique. Par ailleurs, les industries de fabrication et de services du pays perçoivent l'importance de ces grands projets d'exploitation de ressources de l'ouest du Canada pour le renforcement de l'économie canadienne. Elles pourraient donc continuer à vouloir profiter des occasions offertes par les responsables et promoteurs d'assurer l'approvisionnement de ces projets sur la base d'une pleine et juste concurrence.

En résumé, depuis la création de la Confédération, les diverses régions du Canada se sont tournées vers les marchés étrangers pour y vendre un pourcentage important de la production de leurs industries à base de ressources: agriculture, pêche, produits forestiers, métaux et minéraux. La plupart des importants investissements d'infrastructure ont eu pour objet la mise en place des réseaux de transport et des installations de manutention nécessaires. Le Canada est un pays qui défie la géographie. C'est pourquoi le gouvernement fédéral a toujours encouragé les politiques visant à unir le pays. La politique commerciale ne fait pas exception. Depuis l'époque de la Politique nationale de Sir John A. Macdonald, nous nous sommes efforcés d'avoir une politique qui reflète les intérêts des diverses régions, mais qui conserve un caractère national. Ainsi, les pêches représentent moins de deux pour cent de nos exportations, mais occupent une place importante dans les économies des provinces, de même que parmi les objectifs de la politique commerciale nationale. Les questions relatives au commerce des produits agricoles, forestiers et minéraux revêtent la même importance pour des raisons analogues. Le Pacte de l'automobile a été conclu pour raffermir la position d'un secteur important de l'industrie manufacturière dans le centre du Canada. Par ailleurs, les engagements pris dans des accords commerciaux bilatéraux et multilatéraux permettent souvent de coordonner des politiques économiques nationales qui seraient autrement tiraillées par des intérêts spéciaux, ce qui assure une uniformité d'application dans l'ensemble du pays. La libéralisation progressive du commerce a été une orientation politique constante des gouvernements qui se sont succédés, et s'est révélée être un moyen d'intégration efficace de la société canadienne. Une performance économique solide et constante contribuera non seulement à maintenir notre croissance économique, mais aussi à renforcer le potentiel de développement économique des différentes régions et structures industrielles du Canada.

Le commerce mondial de 1945 à 1980

En 1980, la valeur des échanges mondiaux a atteint environ 2 000 milliards \$ÉU: elle a donc sextuplé en termes réels depuis 1950. Le commerce mondial a connu une croissance régulière dans l'après-guerre, notamment pendant les années 60. Tout au cours de cette période, la croissance du commerce a distancé le rythme de la production. La proportion des biens et services qui traversent les frontières a