

Depuis, les coûts ont chuté et l'efficiencia s'est améliorée. Les consommateurs canadiens paient maintenant moins cher que leurs voisins, et ils ont le choix entre une vaste gamme de modèles. Les producteurs comme les travailleurs en ont profité. Le nombre d'emplois a presque doublé.

Les investissements ont nettement dépassé les niveaux minimaux prévus dans le Pacte, et les Trois Grands continuent à investir dans notre pays. General Motors, par exemple, a investi sept milliards de dollars au Canada depuis 1980, tandis que Ford a investi deux milliards au cours des dix dernières années. Chrysler/AMC a aussi effectué des investissements importants. Si l'on fait exception de la société Chrysler, qui a connu des difficultés financières de courte durée durant la récession de 1981, depuis 1968, les Trois Grands ont dépassé chaque année les niveaux minimaux prévus dans le Pacte. Des coûts réduits et un accès garanti au marché américain ont transformé Oshawa et Oakville en centres de production automobile prospères.

S'agissant du commerce des produits automobiles, le gouvernement a adopté dans ses négociations avec les États-Unis une position claire, cohérente et raisonnable. Conformément aux dispositions de l'article XXIV de l'Accord général, tous les droits de douane entre le Canada et les États Unis seront éliminés sur dix ans, ce qui comprend le taux applicable aux produits automobiles. Mais le taux appliqué entre le Canada et les États Unis n'a jamais été une question importante. Il n'a pas été perçu depuis plus de vingt ans. Par ailleurs, le taux de la nation la plus favorisée appliqué aux pays tiers sera maintenu. Ce taux atténue l'incidence de la concurrence étrangère et stimule les nouveaux investissements. Aujourd'hui, une portion toujours plus importante du commerce nord-américain des produits automobiles se fait à l'extérieur du Pacte de l'automobile.

La vraie question touche la participation des fabricants étrangers au marché nord-américain. Lorsque le Canada et les États-Unis ont conclu le Pacte de l'automobile en 1965, la plupart des Nord-Américains achetaient des voitures fabriquées sur le continent. Aujourd'hui, environ le tiers des voitures vendues au Canada sont fabriquées à l'étranger. Même les Trois Grands vendent des voitures fabriquées à l'étranger. Les négociations devaient donc s'attacher aux importations depuis les pays tiers, aux programmes de remise de