

est possible que se manifeste un regain d'intérêt pour les grosses voitures. Il semble pourtant que le marché ait changé d'une manière fondamentale : l'économie de carburant est devenue un élément concurrentiel majeur qui oriente le marché vers les voitures plus petites.

Malgré les difficultés financières dues à la chute des ventes, les constructeurs nord-américains ont réagi au nouvel environnement en investissant des sommes énormes dans la conception et la mise au point de leurs produits ainsi que dans l'élaboration de nouveaux modes de fabrication, en particulier l'introduction de la robotique, permettant d'améliorer la productivité et la qualité. Les effets de ces mesures sont maintenant visibles, mais certains facteurs continueront à saper la capacité concurrentielle des entreprises canadiennes, facteurs qu'elles-mêmes ne sont pas en mesure de contrôler. Les pays producteurs qui, comme le Japon, allient une industrie moderne à un niveau de vie inférieur au niveau de vie nord-américain auront longtemps des frais de main-d'œuvre plus bas. Des pressions politiques et des mesures administratives adoptées par d'autres pays en vue de limiter les importations et d'augmenter les exportations peuvent créer un courant de véhicules et de pièces détachées vers le Canada et en même temps barrer la route aux exportations. L'éventuelle apparition de « nouveaux Japans » est une menace supplémentaire.

Une autre politique

Cette situation exige du gouvernement fédéral, selon les auteurs du rapport, l'adoption d'une nouvelle politique sur le



A Osbawa (Ontario), un complexe dont la capacité d'assemblage est de plus de cent véhicules à l'heure (General Motors of Canada).



Le marché a ressenti les effets du deuxième choc pétrolier (1979), mais les prix canadiens de l'essence sont encore très inférieurs aux prix mondiaux.

commerce de l'automobile. Le pacte de l'automobile a servi les intérêts du Canada pendant près de vingt ans, mais une politique commerciale fondée exclusivement sur cet accord ne correspond plus, observent-ils, à la conjoncture. En effet, la garantie de production d'automobiles au Canada qu'offrait le pacte a diminué avec le niveau de pénétration du marché par les produits importés.

Le groupe d'étude recommande donc au gouvernement canadien d'adopter une politique commerciale étendant à tous les constructeurs qui vendent des véhicules sur le marché canadien les principes du pacte de l'automobile, de manière à les obliger à prendre des engagements, à mettre en œuvre dans des délais raisonnables, comparables aux engagements pris par les constructeurs qui font affaire au Canada dans le cadre du pacte. L'investissement dans l'industrie canadienne et l'achat de pièces canadiennes seraient ainsi exigés en contrepartie de l'accès au marché en franchise de douane.

Le groupe d'étude propose que plusieurs années soient laissées aux importateurs pour hausser leur niveau d'engagement à celui du pacte de l'automobile, cette période de transition devant cependant s'achever au plus tard en 1987. Une

fois les engagements réalisés, le gouvernement devrait négocier un accord avec les sociétés automobiles pour majorer le niveau minimal des engagements à l'égard de l'économie canadienne. Des mesures devraient aussi être prises pour encourager le développement et l'expansion d'une industrie canadienne des pièces détachées qui soit concurrentielle à l'échelle mondiale.

Le groupe d'étude s'est efforcé, pour étayer la politique commerciale qu'il préconise, de trouver un juste milieu entre le libre-échange et le protectionnisme. Sa proposition n'est pas vraiment une novation ; elle montre une voie déjà empruntée par d'autres pays.

Selon les estimations du groupe d'étude, la mise en œuvre de la politique commerciale qu'il recommande serait capable de créer quarante mille emplois dans l'industrie automobile canadienne proprement dite et quarante mille autres dans les industries connexes, ces chiffres n'incluant pas les retombées secondaires dont l'effet peut être évalué à cinquante mille emplois. Un total de cent trente mille emplois au Canada, dont la moitié environ correspondraient à des créations dans le secteur automobile et dans les secteurs qui s'y rattachent. ■