

Japonais consentiraient à limiter volontairement leur part de la production de construction navale à 50 pour-cent du marché du monde libre. Dans la foulée, ils ont conclu également un accord pour une réduction mutuelle et équilibrée des constructions navales. Depuis lors, la combinaison des quotas d'importation et des accords purs et simples sur le partage des marchés est devenue ce que *The Economist* a qualifié "de vent de protectionnisme".

Les Japonais ont accepté les quotas "volontaires" sur l'exportation des voitures aux États-Unis, en Europe, et au Canada. Après des négociations commerciales plutôt orageuses, le gouvernement Reagan et la CEE conclurent en 1982 une entente temporaire sur la limitation de la part européenne sur le marché de l'acier aux États-Unis. Ensuite, les exportations de motos japonaises vers les États-Unis ont été sévèrement réduites. En février 1983, dans ce que l'on peut considérer comme un extraordinaire bond en avant dans le domaine du commerce géré, le vicomte Étienne Davignon, Commissaire à l'industrie à la CEE, négocia avec le Japon une série de restrictions volontaires impliquant pas moins de dix catégories de produits "sensibles", incluant des voitures, des camionnettes, des camions, des téléviseurs-couleur, des machines-outils, de l'équipement haute fidélité, des montres au quartz et des magnétoscopes. Au premier semestre de 1984 des quotas résultant de "restrictions volontaires" couvraient 38 pour-cent du commerce entre la CEE et le Japon. Plus récemment, le gouvernement des États-Unis a annoncé qu'il négocierait des ententes officieuses bilatérales afin de prévenir des "montées" dans les exportations d'acier sur son propre marché.

### **Qu'est-il arrivé au libre-échange?**

Ce qui est fascinant c'est qu'à chaque étape de ces développements, la presse financière européenne et, dans une plus large mesure, la presse financière nord-américaine ont eu tendance à considérer ces ententes comme des aberrations sur la voie vers un commerce plus libre. Elle était d'avis qu'après tout, l'envergure de l'élimination des barrières tarifaires négociée à Tokyo lors des accords du GATT était considérable et que la mise en oeuvre de celles-ci se faisait en douceur. D'autant plus que les Japonais s'étaient déjà prononcés en faveur d'une accélération de cette mise oeuvre, et que les Américains, à la veille de l'engagement en faveur du libre-échange exprimé au sommet de Williamsburg, s'étaient, pour leur part, d'ores et déjà prononcés en faveur d'une nouvelle ronde d'entretiens du GATT qui incluerait des négociations sur l'élimination des barrières non-tarifaires.

Étant donné la tendance qui existe dans le domaine des barrières tarifaires, toutes les mesures clairement protectionnistes comme celles mentionnées sont généralement considérées comme des aberrations accélérées par des circonstances particulières et exceptionnelles. Ainsi, l'entente sur les constructions navales, par exemple, a été attribuées aux circonstances exceptionnelles provoquées par l'impact des deux chocs pétroliers et la contraction du marché mondial pour les vraquiers qui s'en suivit. D'autres