

L'Accord ne modifiera en rien l'aptitude des Canadiens à gérer leurs propres affaires. Ainsi, les entreprises canadiennes continueront d'exercer les responsabilités qui sont les leurs en ce qui a trait à la rapidité et aux modalités des changements qui s'imposent à elle et, pour ce faire, il leur incombera d'intégrer les perspectives ouvertes par l'Accord à leur processus de prise de décision.

INDUSTRIE AUTOMOBILE

En 1986, les ouvriers canadiens de l'automobile ont produit pour près de 37 milliards de dollars d'automobiles, de camions, de pièces de rechange, de pneus et de remorques. Globalement, l'industrie automobile est la plus importante industrie manufacturière au Canada. Elle est également la plus importante industrie d'exportation canadienne. Pour le seul marché des États-Unis, les exportations de l'industrie automobile canadienne ont, en 1986, atteint plus de 34 milliards de dollars, ce qui représente un tiers de toutes les exportations canadiennes.

L'industrie automobile canadienne est un gigantesque moteur de croissance. Entre 1985 et 1987, le Canada a investi 3 milliards de dollars dans des usines d'assemblage et de production de pièces d'automobile. Cela constitue une importante poussée pour l'économie canadienne. Plus de 140 000 Canadiens sont employés directement par l'industrie automobile. D'autres travaillent pour des entreprises qui fournissent aux constructeurs d'automobiles les métaux, caoutchoucs, textiles, vitres et plastiques dont ils ont besoin. Enfin, un nombre important de Canadiens gagnent également leur vie à produire, vendre ou réparer des accessoires d'automobiles.

L'industrie automobile est redevable d'une part importante de sa prospérité aux conditions d'échange fructueuses créées il y a 23 ans par le Pacte de l'automobile auquel le Canada et les États-Unis se sont portés parties en 1965. L'actuel Accord de libre-échange a été conçu dans le même esprit que le Pacte de l'automobile auquel il a emprunté certaines assises anciennes et dont il entérine les sauvegardes. Le Pacte automobile porte sur les nouveaux véhicules construits par les trois grands - Chrysler, Ford et General Motors - ainsi que ceux provenant de Volvo et d'un certain nombre de constructeurs de camion. Il porte non seulement sur les véhicules neufs, mais également les pièces d'origine. Ainsi, en vertu du Pacte de l'automobile, les constructeurs susmentionnés peuvent importer des produits en franchise de douane de n'importe quel pays pourvu qu'ils respectent les exigences concernant les sauvegardes.

Dans dix ans, les produits automobiles importés des États-Unis entreront au Canada en franchise de douane. Toutefois, les trois grands constructeurs devront continuer de satisfaire aux exigences relatives aux sauvegardes s'ils veulent continuer de pouvoir importer en franchise de douane des produits fabriqués à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Cet avantage de la franchise de douane, qui représente à l'heure actuelle une économie d'environ 300 millions de dollars, constitue une incitation majeure de la part des trois grands à continuer de se plier aux normes canadiennes.

L'Accord de libre-échange a introduit une nouvelle règle des plus rigoureuse quant à l'origine des véhicules pouvant faire l'objet de cette franchise de douane. Combinée au maintien des exonérations de droits de douane sur la production, cette nouvelle règle créera de nouveaux débouchés pour les fabricants canadiens de pièces d'automobile et, par conséquent, de nouveaux emplois pour les Canadiens.

À l'heure actuelle, les Canadiens ne peuvent pas importer des véhicules usagés des États-Unis, sauf s'il s'agit de véhicules de collection. L'Accord de libre-