

l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, signé à Genève en octobre 1947, jette les bases de la plus grande expansion du commerce mondial de l'histoire. Le GATT compte aujourd'hui 95 membres, auxquels il convient d'ajouter les trente autres pays qui appliquent ses règles dans les faits.

Au cours des sept séries de négociations du GATT qui se déroulent entre 1947 et 1979, le Canada et les États-Unis abaissent peu à peu leurs barrières et améliorent la qualité et la prévisibilité des règles régissant les échanges. En parallèle, ils examinent la possibilité d'établir un régime encore meilleur. Ainsi, dès 1947, les deux pays entreprennent la négociation d'un accord global de libre-échange. Toutefois, avant que le pacte ne soit ratifié, le Premier ministre Mackenzie King arrive à la conclusion que le pays n'est pas prêt pour ce genre d'accord et que le GATT suffit pour le moment. Le Premier ministre Louis Saint-Laurent fait de même en 1953, après que le Président Eisenhower eut suggéré que les deux pays aillent plus loin sur cette voie.

Cependant, on cherche à conclure des accords bilatéraux dans le secteur de la défense en s'appuyant sur l'expérience acquise durant l'effort de guerre allié. Les Arrangements sur le partage de la production de défense, basés sur l'Accord de Hyde Park conclu en 1941 entre le Président Roosevelt et le Premier ministre Mackenzie King, garantissent à toutes fins utiles le libre-échange du matériel et de l'équipement de défense. Ces arrangements donnent à l'industrie canadienne l'occasion de participer aux efforts de défense de l'Amérique du Nord. En 1965, les deux gouvernements concluent le Pacte de l'automobile, qui prévoit l'admission en franchise des voitures, des camions, des autobus et des pièces. Cette entente permet à l'industrie canadienne de rationaliser ses activités et de prospérer. Aujourd'hui, l'industrie automobile canadienne constitue le pilier de l'économie ontarienne. Elle emploie plus de 130 000 Canadiens et exporte 90 % de sa production.

Néanmoins, au début de la présente décennie, les Canadiens commencent à se demander si on ne peut pas faire davantage pour améliorer et garantir l'accès à leur principal marché. Ils jettent des regards inquiets vers les États-Unis au moment où se succèdent au Congrès des projets de lois menaçant leur accès et où des mesures répétées ont pour effet de fermer ou de rétrécir leurs marchés d'exportation. En 1983, le gouvernement du Premier ministre Trudeau en vient à la conclusion que le Canada ne peut plus compter uniquement sur le GATT et il cherche à négocier d'autres accords bilatéraux sur le modèle du Pacte de l'automobile. Le gouvernement américain fait bon accueil à cette initiative et des fonctionnaires des deux pays s'attaquent au défi consistant à répertorier les