

dernières années. Du même coup, 78 % des exportations canadiennes sont dirigées vers les États-Unis. Le commerce des marchandises totalisait 172 milliards \$CAN en 1986. De plus, nos échanges s'équilibrent à toutes fins utiles lorsque l'on tient compte à la fois du commerce sur marchandises et du commerce sur invisibles. Plus de quatre millions d'emplois d'un côté comme de l'autre sont directement liés à ces échanges. Nous avons donc tous deux un enjeu de taille! Mais nous pouvons aller plus loin.

Nous venons d'entrer dans la phase finale des négociations commerciales. Ce sera l'étape la plus difficile, parce que les négociateurs doivent maintenant passer des principes généraux aux détails précis, mais aussi parce que, au Canada et aux États-Unis, la controverse ira grandissant à mesure que nous approcherons de la prise d'une décision.

Mais ce n'est pas un phénomène nouveau. Il y a 22 ans, en effet, les propositions d'entente entre le Canada et les États-Unis dans le domaine de l'automobile ont suscité les mêmes remous. Cela n'a pas empêché la signature du Pacte de l'automobile, qui a profité à Windsor et à Detroit, au Canada et aux États-Unis. L'an dernier, le commerce de l'automobile entre nos deux pays a dépassé les 60 milliards \$. On peut donc dire aujourd'hui que, si les critiques avaient eu gain de cause il y a 22 ans, ce commerce serait beaucoup moins florissant; il y aurait des milliers d'emplois de moins des deux côtés de la frontière, sans compter que l'économie et la vitalité des deux villes voisines et de nos deux pays en souffriraient.

Au Canada aujourd'hui, un groupe mené par le Congrès du travail du Canada et certains parlementaires s'oppose résolument à la conclusion d'un accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, à l'instar des opposants du Pacte de l'automobile une vingtaine d'années plus tôt. Aux États-Unis, nous sentons un vent de protectionnisme plus inquiétant qui rappelle l'aube de la grande crise. Dans le cas du Pacte de l'automobile et dans les années 30, l'ouverture d'esprit a prévalu et nos deux pays ont pu signer des ententes commerciales qui ont permis d'accroître les emplois et la prospérité des deux côtés du 49^e parallèle. En effet, c'est dans les années 30 que nos deux pays ont commencé à s'ouvrir au reste du monde. L'accord signé en 1935 par le Premier ministre Mackenzie King et le Président Roosevelt est devenu la base de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, la base de la prospérité mondiale.