

États-Unis en termes d'accroissement global de la production, de création d'emplois et de débouchés, mais la performance canadienne a suscité des préoccupations. En ce qui concerne par exemple les échanges de pièces et d'éléments d'automobiles, le Canada a enregistré un important déficit pour chaque année d'application du Pacte, et le déficit des échanges de pièces s'est constamment accru depuis 1970 pour atteindre le chiffre record de 4,2 milliards en 1979; on s'attend à une légère amélioration en 1980. Ce déficit dans les échanges de pièces a été en partie compensé par les excédents que nous procurent habituellement les échanges de véhicules. Toutefois, le solde global de nos échanges dans le cadre du Pacte s'est sensiblement détérioré depuis le début des années 70, alors que le Canada était en position excédentaire. Un autre secteur de préoccupation concerne ce que l'on a appelé la nature "tronquée" de l'industrie canadienne, à savoir la tendance qu'ont les filiales canadiennes à dépendre de leurs sociétés-mères américaines pour la recherche et le développement, le génie et le design, la gestion et les décisions sur les investissements et les approvisionnements.

Outre ces préoccupations découlant de la performance passée, les changements révolutionnaires qui se produisent actuellement dans l'industrie de l'automobile et les incertitudes quant à l'avenir du marché introduisent un nouvel élément dans la situation. La soudaine préférence marquée du consommateur pour des véhicules plus compacts et moins énergivores a entraîné un accroissement substantiel des importations de véhicules en Amérique du Nord et a marqué le début de l'ère de la "voiture universelle". Ces développements, conjugués à l'incidence d'une récession économique, ont eu de sérieux effets sur l'emploi et la production dans l'industrie canadienne de l'automobile.

La transformation des actuelles chaînes de fabrication en vue de produire une nouvelle génération de véhicules exige des investissements sans précédent dans l'histoire de l'industrie et ce, à un moment où les fabricants connaissent de sérieux problèmes de liquidités découlant du ralentissement de la demande. L'incidence est également ressentie par les fournisseurs de pièces et de matériaux, et la désuétude des produits a lourdement taxé les producteurs canadiens de pièces, entraînant la fermeture de certaines installations. Alors que les fabricants procèdent à des restructurations, réaménagent leurs modes de production et introduisent les nouvelles techniques qu'impose le scénario de la "voiture universelle", il se pose également la question de l'influence qu'ont sur les prises de décisions le recours accru aux stimulants à l'investissement et les autres moyens de pression exercés par les gouvernements, y compris celui des États-Unis.