

Les subsides

Tout le monde sort gagnant de cette entente. J'ai rencontré un producteur laitier l'autre soir qui m'a demandé à quoi l'office de commercialisation du lait et son quota pour le lait serviraient si les producteurs américains pouvaient exporter leur lait au Canada. Je lui ai expliqué que cela ne pouvait pas se produire. Les systèmes de quotas et les autres éléments du système de gestion de l'offre ont été maintenus. De fait, nous nous sommes réservés le droit de créer de nouveaux programmes de commercialisation si les industries le désirent.

La présidente suppléante (Mme Champagne): A l'ordre. J'ai beaucoup de difficulté à entendre le député. Je me demande comment les autres députés peuvent l'entendre. Le secrétaire parlementaire peut terminer ce qu'il disait.

● (1510)

M. Marchi: Faut-il écouter?

M. McDermid: Madame la Présidente, les députés de l'opposition ne veulent de toute façon par écouter parce qu'ils ne supportent pas d'entendre la vérité.

J'ai essentiellement terminé les observations que j'avais à faire au député sur la gestion de l'offre. Je veux seulement lui assurer que ce système est bel et bien établi dans ce pays.

M. Caldwell: Je remercie le secrétaire parlementaire d'avoir donné des précisions à ce sujet. Je suis certain que les Canadiens doivent se sentir plus à l'aise maintenant que notre parti au moins est en faveur des offices de commercialisation par la gestion de l'offre et des offices de commercialisation en général.

J'ai toutefois remarqué dans une coupure de journal la semaine dernière que la députée qui a proposé cette motion était à une réunion où il était question du Pacte de l'automobile. Je ne suis pas certain qu'elle comprenne parfaitement ce que le Pacte de l'automobile donnera dans le cadre d'un accord de libre-échange, car elle a omis de signaler à la réunion que le contenu canadien restera de 60 p. 100 pour les trois grands. Elle a donné l'impression à son auditoire que le contenu serait nord américain dans une proportion de 50 p. 100 pour les trois grands. Le secrétaire parlementaire peut-il nous donner des précisions?

M. McDermid: Je remercie le député de sa question car il vient d'une région qui, comme ma ville de Brampton, s'inquiète beaucoup au sujet de l'avenir du secteur automobile.

En premier lieu, d'après cet accord, seuls les trois grands sont concernés par le Pacte de l'automobile. Deuxièmement, nous maintenons les garanties selon lesquelles le nombre de voitures vendues au Canada ne doit pas dépasser le nombre de voitures construites dans le pays. Je signale que, pour le moment, la proportion est de 186 p. 100, donc que cette condition est largement respectée.

Le contenu canadien de 60 p. 100 prévu dans le Pacte de l'automobile est maintenu. En fait, le contenu canadien des voitures fabriquées ici dans le cadre du pacte est de 70 à 71 p. 100.

Par ailleurs, nous avons dit que, si les sociétés automobiles étrangères qui fabriquent des voitures aux États-Unis ou au Canada veulent pouvoir importer ou exporter en franchise entre nos deux pays, le contenu américain de leurs automobiles doit être de 50 p. 100. Cette participation nord-américaine de 50 p. 100 concerne la main-d'oeuvre et les matériaux. Et dans le cadre du Pacte de l'automobile, cette participation canadienne, qui est de 60 p. 100, ne concerne pas que la main-d'oeuvre et les matériaux, mais également les dépenses publicitaires et bien d'autres choses encore. D'autre part, les constructeurs automobiles étrangers installés au Canada et aux États-Unis assurent vraiment cette participation nord-américaine de 50 p. 100.

Les fabricants canadiens de pièces automobiles sont capables de soutenir la concurrence et ils l'ont déjà prouvé. Ils ont augmenté de 9 à 14 p. 100 leur part du marché nord-américain. Ils seront encore en meilleure posture maintenant avec la suppression du droit de douane. Cet accord favorisera donc l'emploi dans l'industrie des pièces automobiles, à notre avis.

Je sais que les fabricants de pièces automobiles que j'ai contactés sont résolument en faveur de l'accord de libre-échange, qu'ils s'appêtent à vendre des pièces non seulement aux trois grands de l'automobile, mais aussi aux fabricants d'autres pays qui assemblent et construisent leurs voitures au Canada.

M. Caldwell: Madame la Présidente, je remercie encore le secrétaire parlementaire de sa réponse. Pourrait-il nous dire pourquoi les fabricants de pièces automobiles des États-Unis semblent être contre cet accord?

M. McDermid: Madame la Présidente, il est intéressant de voir les différents groupes américains qui dénoncent cet accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis. L'un des groupes en question sont les fabricants de pièces automobiles qui multiplient les pétitions au Congrès pour empêcher la signature de cette entente sous prétexte qu'elle favorise davantage le Canada. Quand je vois de telles réactions, et je ne parle pas de la coalition des sociétés énergétiques américaines contre l'accord de libre-échange, je sais que nous sommes sur la bonne voie. J'en suis intimement persuadé après avoir entendu la Fédération américaine du travail et le Congrès des organisations industrielles déclarer, lors de leur réunion à Miami, qu'ils s'opposent à l'accord de libre-échange parce qu'il favorise davantage le Canada.

Il faut savoir qui prétend que le Canada sort gagnant de ces négociations aux États-Unis. Je trouve personnellement que nos deux pays y trouvent leur compte. L'accord de libre-échange aura des retombées favorables dans les deux pays, mais surtout au Canada en matière d'emplois et de niveau de vie car les Canadiens en sortiront plus forts, plus fiers et plus efficaces.

M. Dan Heap (Spadina): Madame la Présidente, je suis enchanté de participer à ce débat consacré à certains aspects de l'entente intervenue entre le premier ministre (M. Mulroney) et le président des États-Unis, entente que certains décrivent à tort comme un accord de libre-échange.