

Chrysler Canada

AFFAIRES COURANTES

● (1600)

[Traduction]

L'INDUSTRIE

CHRYSLER—DÉCLARATION CONCERNANT L'ENTENTE
CONCLUE AVEC LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

L'hon. Herb Gray (ministre de l'Industrie et du Commerce): Madame le Président, j'aimerais annoncer l'accord réalisé entre le gouvernement fédéral, Chrysler du Canada et Chrysler Corporation, après de longues négociations.

Chrysler du Canada a soumis au gouvernement fédéral son plan de financement et d'investissement pour les années 1980 à 1985. Dans son plan, cette société envisage un investissement d'environ 1 milliard de dollars pour convertir et agrandir certaines des installations canadiennes déjà existantes. Cet investissement permettra de retrouver les niveaux d'emploi traditionnels. Les objectifs moyens fixés sont: 9,800 emplois en 1981, 10,100 emplois en 1982, 11,300 emplois en 1983, 15,900 emplois en 1984, 1985 et 1986.

Le gouvernement est conscient de la difficulté de prévoir avec une précision absolue des volumes d'emploi qui dépendent en partie des conditions économiques et du marché et cela, particulièrement en ce qui concerne l'industrie de l'automobile. En conséquence, une des conditions de l'accord sur laquelle le gouvernement a insisté, garantit que l'emploi canadien sera maintenu à un niveau qui ne sera pas inférieur à la moyenne traditionnelle de 11 p. 100 de l'emploi aux États-Unis, à partir de 1982 et jusqu'en 1986. Tenant compte du fait que Chrysler sera, entre 1980 et 1981, en plein processus de restructuration, le pourcentage sera de 9 p. 100 en moyenne.

Toute modification au niveau de l'emploi, ou au plan d'investissement et de financement, ne pourra se faire qu'avec le consentement du ministre.

En échange de ces garanties sur l'investissement et l'emploi, le gouvernement canadien garantira des prêts de 200 millions de dollars, accordés par les institutions financières à Chrysler Canada pour l'investissement de un milliard de dollars que va faire cette compagnie dans ses opérations. Ces garanties de prêts n'entreront en vigueur qu'en 1982.

L'offre du gouvernement à Chrysler est conditionnelle à l'obtention, par cette compagnie, de l'ensemble de l'aide financière que cherche aux États-Unis la compagnie mère, Chrysler Corporation.

Avant d'entrer dans le détail des conditions supplémentaires et des garanties dont le gouvernement a entouré son aide, j'aimerais décrire le contexte et les raisons qui ont présidé à notre décision.

Les problèmes de Chrysler Canada découlent essentiellement des difficultés que rencontre la maison mère, difficultés qui sont très connues. Chrysler Corporation qui, encore récemment, était la dixième plus grande compagnie aux États-Unis, a souffert plus que n'importe quel autre fabricant automobile, de l'intérêt croissant des consommateurs pour les petites voitures.

En 1979, Chrysler Corporation a demandé au gouvernement américain de lui venir en aide, afin de pouvoir entreprendre le vaste programme de dépenses nécessaires à la conversion de ses usines pour la fabrication de petites voitures et pour faire face aux coûts d'ingénierie et de conception de ses nouveaux

produits. Ces coûts s'élèveront à environ 9 milliards de dollars entre 1980 et 1985.

A cela, le gouvernement américain a réagi en passant le «Chrysler Loan Guarantee Act», qui accorde des garanties sur des prêts de 1,5 milliard de dollars faits à Chrysler Corporation, à condition que ces crédits comparables puissent être obtenus d'autres parties intéressées à l'avenir de cette société. Les autres parties comprennent des banques, des fournisseurs, des concessionnaires, des états, des administrations locales, etc.

L'année dernière, Chrysler Canada a demandé au gouvernement canadien de lui accorder une aide. Bien que cette compagnie ne soit pas dans une situation financière aussi grave que la compagnie mère, Chrysler Canada vend tout de même environ 80 p. 100 de ce qu'elle fabrique sur le marché américain. Elle est donc incapable de financer par elle-même les investissements nécessaires à la modernisation de ses installations appelées à construire la nouvelle génération de véhicules qui lui permettront de se rétablir sur le marché.

En évaluant la demande de Chrysler, le gouvernement avait plusieurs considérations à l'esprit. D'abord, le refus du gouvernement de faire quoi que ce soit aurait eu un effet négatif sur le programme d'aide financière recherché par la compagnie mère, aux États-Unis. Chrysler Canada est si étroitement intégrée aux activités de la compagnie mère que la faillite de cette dernière aurait inévitablement conduit à l'arrêt des activités de Chrysler au Canada.

Chrysler Canada est la septième compagnie de notre pays. L'impact économique de la faillite de cette compagnie sur les concessionnaires, les fournisseurs, les employés ainsi que sur toute l'économie serait tel que le gouvernement ne peut en ignorer les conséquences pour le Canada. On estime que les emplois directement menacés si Chrysler devait faire faillite s'élèvent à 40,000 au Canada. Soit 14,000 emplois à Windsor, Ajax et Mississauga (avant les récentes mises à pied) près de 10,000 emplois chez les sous-traitants dans tout le Canada, et quelque 16,000 emplois perdus chez plus de 600 concessionnaires répartis dans tout le Canada. Par exemple, il y a plus de 4,000 personnes employées par les 160 concessionnaires de Chrysler au Québec. Il y a 1,700 emplois en jeu en Alberta, 600 en Nouvelle-Écosse et quelque 1,200 en Colombie-Britannique. Les coûts sociaux de telles pertes en termes de taxes perdues et de paiements d'assurance-chômage seraient à eux seuls considérables.

Voilà pour les emplois directement menacés. Si une compagnie, dont 40,000 personnes dépendent directement, faisait faillite, l'impact sur les emplois indirects et sur l'économie serait également considérable.

C'est après de longues négociations avec Chrysler Canada et sa société mère américaine que le gouvernement fédéral en est arrivé à offrir des garanties d'emprunts de 200 millions de dollars. La demande d'aide présentée au début par Chrysler était beaucoup plus élevée.

En s'interrogeant sur l'ampleur de l'aide à accorder, le gouvernement fédéral avait à l'esprit des objectifs précis. En premier lieu, nous voulions nous assurer que Chrysler procéderait à des investissements au Canada permettant de construire au pays un nouveau véhicule capable d'être concurrentiel au cours des années 1980 et au-delà, en termes de dimensions et de consommation d'essence, et permettant de ramener le nombre des emplois au niveau ayant précédé les récentes mises