

Accord sur l'automobile

Permettez-moi d'expliquer ce qui m'a amené à faire inscrire cette motion au *Feuilleton*. Il y a environ un an, l'Association des fabricants de pièces d'automobile m'a invité ainsi que plusieurs autres députés à assister à une de ses réunions. La fabrication de pièces d'automobile ne touche pas particulièrement mes mandants, mais j'y suis allé parce que je ne connaissais pas trop bien l'accord de 1965 concernant les produits de l'industrie automobile, et j'ai pensé que j'aurais l'occasion d'apprendre quelque chose. A cette réunion un membre de l'Association a exprimé le regret que les décrets du conseil portant sur la remise de droits aux termes de cet accord ne soient pas publiés et j'ai alors mis son affirmation en doute. Je me disais qu'après tout ces décrets du conseil paraissaient dans la *Gazette du Canada* et qu'ils étaient du domaine public. Il m'a fait remarquer qu'à cause de la masse de textes qui sont publiés, sans que rien n'indique l'industrie qu'ils concernent, ils sont par le fait même bien difficiles à repérer.

Les membres de l'Association se sont plaints de ne pas pouvoir obtenir des fonctionnaires du ministère de l'Industrie et du Commerce les détails qu'ils voulaient et dont ils croyaient avoir besoin pour juger si le gouvernement agissait de façon rationnelle en rendant ces décrets.

J'ai pensé qu'il fallait exposer le problème. De retour à la Chambre, j'ai donc fait inscrire la motion au *Feuilleton*. Elle n'a pas fait beaucoup de progrès lors de la dernière législature et elle ne s'est jamais rendue à l'étape où le gouvernement aurait pu déposer les documents. Quant la question a été soulevée au cours de la présente législature, le gouvernement a répondu que les décrets étaient trop volumineux et qu'il ne serait pas possible de les déposer. Je me souviens bien de la réponse et je vais même en donner lecture: «... la documentation est trop volumineuse et il faudrait consacrer beaucoup de temps et engager beaucoup de fonds publics pour la préparer». J'ai demandé alors que la motion soit reportée à l'ordre du jour, parce que, encore une fois, si nous avions dit que nous comprenions, et je comprends très bien, nous ne saurions toujours pas ce qui s'est fait depuis 1965.

● (1720)

A l'occasion de la mise en délibération de cette motion aujourd'hui, j'ai eu des entretiens avec les représentants du ministère de l'Industrie et du Commerce et j'ai examiné avec eux les 115 décrets du conseil qui ont été passés dans l'intervalle de ces 15 années. Ils sont intéressants à lire. J'ai ici le texte de plusieurs d'entre eux. Sur ces 115 décrets, 67 concernent des sociétés qui n'existaient pas en 1965 et qui ne pouvaient donc bénéficier de l'accord. Trente-cinq de ces 67 sociétés fonctionnent toujours.

Les autres décrets ont été adoptés pour toutes sortes d'autres raisons que je n'ai pas l'intention d'examiner ici. Tous étaient parfaitement logiques et de mon point de vue de député tout a fait justifiés. Mais il était très évident que les renseignements qu'on me donnait n'avaient pas été communiqués aux membres de l'Automobile Parts Manufacturers Association of Canada que j'avais rencontrés il y a environ un an. Voilà pourquoi ils s'inquiètent de ce qui s'est fait et de ce qui a pu se faire.

Notre déficit commercial avec les États-Unis dans le secteur automobile a fait un bond l'an dernier, passant de 600 millions environ en 1978 à plus de 3 milliards en 1979. Le déficit relatif aux pièces détachées s'est accru sensiblement. Le rapport du Conseil des sciences reproche au gouvernement canadien de ne pas avoir suffisamment appuyé les efforts des filiales des constructeurs automobiles américains pour faire augmenter la conception technique et la fabrication des pièces au Canada. Le rapport se déclare cependant favorable au système de remise des droits de douane, grâce auquel les constructeurs automobiles d'outre-mer peuvent payer moins de droits de douane en commandant plus de pièces au Canada. Le marché automobile canadien représente environ 11 millions de voitures et environ un tiers de million de véhicules commerciaux, mais l'industrie canadienne n'effectue à peu près pas de travaux de conception technique, de recherche ou de développement.

Passons au rapport publié en octobre 1978 par la commission d'enquête sur l'industrie canadienne de l'automobile, dont avait été chargé Simon Reisman. Je voudrais évoquer certaines de ses observations relatives au sujet en discussion aujourd'hui, c'est-à-dire celles voulant que presque tous les problèmes perçus ou réels de l'industrie automobile canadienne s'expliquent par le fait que le Canada ne joue aucun rôle dans la prise de décisions ou autres fonctions de direction, qu'il ne s'effectue à peu près pas de travaux d'études, de recherche ou de développement, que l'industrie des machines et du matériel de fabrication est faible et qu'il y a un danger constant de sous-investissement.

Les enquêteurs affirment également que si l'on excepte les motoneiges et les véhicules hors-route qui furent ajoutés un peu au hasard et non pas intentionnellement, le texte de l'entente initiale demeure inchangé. Soit dit en passant, parmi les 115 décrets du conseil que j'ai mentionnés figurent ceux qui traitent expressément des motoneiges et des véhicules hors-route.

J'aimerais vous signaler cinq articles des recommandations de l'enquête présidée par Simon Reisman. Voici:

La Commission estime que le moment n'est pas propice à une réouverture des négociations avec le gouvernement américain au sujet de l'Accord. Elle recommande donc de laisser intactes pour le moment les garanties prévues par le Pacte, à savoir le rapport entre la production et les ventes, la valeur ajoutée canadienne et le seuil de production exigé, tout comme l'interdiction d'importer des voitures d'occasion et la restriction des importations en franchise à certains fabricants désignés. On devra étudier toutes ces questions en profondeur pour se préparer à des négociations éventuelles.

La Commission recommande qu'une disposition tarifaire soit prévue pour l'importation en franchise des matériaux utilisés dans la production de pièces et d'accessoires d'automobile au Canada. Cette disposition serait un numéro tarifaire spécial pour utilisation finale suivant le principe des numéros tarifaires semblables qui existent actuellement pour l'industrie des instruments aratoires et pour certaines autres industries. Cela permettrait aux producteurs de pièces d'automobile d'acheter à des prix concurrentiels sur le marché mondial.

La commission propose d'établir un organisme consultatif pour examiner chaque année l'évolution de l'industrie automobile. Elle recommande également que l'organisme soit chargé d'examiner les activités du programme de développement des entreprises en ce qui concerne l'industrie automobile.