

Tarif des douanes

certaines pays réussissent à bloquer nos produits sur leur marché tout en se prétendant en faveur du libre-échange.

Nous ne devrions faire aucune concession au GATT parce que nous n'avons rien à concéder. Nous devons pour l'instant juguler le chômage au Canada. La seule façon de le faire, c'est de favoriser les industries à forte concentration de main-d'œuvre, celles qui ont le plus besoin d'être protégées.

A long terme, ce problème n'existe pas. Les relevés démographiques montrent qu'à la fin du siècle, et peut-être avant, nous aurons une pénurie de main-d'œuvre. C'est à ce moment-là que nous devons nous intéresser vraiment au libre-échange. Notre pays sera alors en mesure de libéraliser son commerce, mais pas maintenant.

Sous bien des rapports, la situation aurait pu être pire n'eût été la chute du dollar. On a pu ainsi rétablir certains emplois perdus à cause de certaines politiques antérieures.

Il ne reste guère de temps. Le gouvernement devra faire une déclaration explicite sur ce qu'il se propose de négocier au GATT. Chaque fois que nous avons interrogé le gouvernement, il s'est déclaré partisan du libre-échange. Tout le monde est partisan du libre-échange mais qu'est-ce que cela signifie? Comment peut-on débattre la question du libre-échange? Dans quel cadre le gouvernement poursuivra-t-il ses négociations?

Si nous voulons constater quel a été pour le Canada l'effet de la libéralisation des échanges, deux exemples me viennent à l'idée. Il y en a de nombreux autres, mais ces deux-là sont remarquables. Le premier est l'accord canado-américain sur l'automobile. Nous avions été assurés lorsque cet accord a été conclu que nous obtiendrions une juste tranche du marché. Dans la phase initiale de la mise en œuvre de cet accord, nous obtenions notre juste part et dans une certaine mesure, un peu plus. A ce moment-là, nous avons été nombreux ici à avertir le gouvernement de ne pas se faire d'illusions. Nous avons dit que c'était là une de ces choses fortuites qui arrivent juste après la signature d'un accord de ce genre, parce que les investissements se font par à-coups dans l'industrie automobile et qu'il fallait faire de gros investissements au début afin d'atteindre la productivité désirée.

Nous avons prévenu le gouvernement que c'était la deuxième phase des investissements qui était importante. Nous nous trouvons actuellement dans cette phase et nous constatons que nous n'obtenons pas notre juste part, ni des investissements ni des emplois. Pourtant, le gouvernement se vantait des retombées de l'accord en matière d'embauche. Il prétendait qu'il allait libéraliser le commerce et que ce serait avantageux pour le Canada. L'aventure n'a pas été avantageuse pour le Canada. Nous avons bien retiré quelques avantages de l'accord au début. Il convient toutefois de se demander s'il existait une possibilité autre que l'Accord canado-américain sur l'automobile. Et bien oui! Nous aurions pu créer notre propre industrie automobile au lieu de nous engager dans un accord permettant à un autre pays ou à des sociétés étrangères de tirer les ficelles.

Mon deuxième exemple est celui du matériel agricole. Le libre-échange y existe depuis 25 ans environ, et même plus dans le cas de certaines machines. Quelles en ont été les conséquences? Quels avantages en avons-nous retirés? Certes,

nos cultivateurs en ont profité à certains égards et de cela nous nous réjouissons.

Mais pour ce qui est de la fabrication et des emplois à créer, le libre-échange, dans ce domaine, ne nous a pas été avantageux. Alors que le progrès faisait son chemin et que l'on créait de nouvelles techniques, ce n'est pas au Canada qu'on construisait les nouvelles usines, mais outre-frontière. Certaines compagnies canadiennes ont tout simplement déménagé aux États-Unis sous un prétexte ou un autre. Dans ces deux cas, le libre-échange ne nous a donc rien rapporté.

Je sais que tout le monde est en faveur du libre-échange, et moi pas moins que les autres. Mais, à moins d'avoir une stratégie industrielle à la fois à court et à long termes, vu la conjoncture actuelle et le chômage aigu qui sévit au Canada, une plus grande libéralisation des échanges ne ferait qu'intensifier le chômage et différer encore la création des emplois dont nous avons besoin au pays. Nous ne devons pas négocier dans ce sens, d'autant plus que les autres pays du monde ne jouent pas cartes sur table. Il ne sont pas prêts à démolir les obstacles institutionnalisés mis en place contre les produits canadiens. Nous n'avons rien à gagner aux négociations du GATT par une plus grande libéralisation des échanges, et nous devons le dire clairement, carrément.

● (1612)

M. Donald W. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, il y a quatre ou cinq articles que j'aimerais traiter. Tout d'abord ceux qui figurent en pages 7 et 8 de l'annexe relative au nouveau prélèvement qu'il s'agit d'appliquer le 1^{er} juillet 1979 sur les aéronefs et les moteurs d'aéronefs. Celui de la page 7, l'article 44043-1 relatif aux aéronefs à l'exclusion des moteurs, et celui de la page 8, article 44047-1 relatif aux moteurs d'aéronefs. En passant, je pense que cette disposition devrait être clairement identifiée par la mention: Aéronefs et moteurs d'aéronefs non fabriqués au Canada. Ils entrent actuellement en franchise s'ils ne relèvent pas du tarif général, et il est juste de préciser que la plupart des constructeurs d'avions ont obtenu par négociation avec le Canada un traitement de la nation la plus favorisée. Donc, il s'agit en réalité du tarif de la nation la plus favorisée. Je répète ce qu'il faut retenir, que les aéronefs, les moteurs d'aéronefs dont il est question, sont ceux qui ne sont pas fabriqués au Canada.

A ce qu'il me semble, le tarif des douanes a deux raisons d'être: la première est de fournir des recettes, et la seconde de protéger l'industrie canadienne existante ou d'instaurer un climat qui lui permette de se développer. Le droit de douane qu'il s'agit d'imposer entrera en application le 1^{er} juillet 1979, donc dans un an. Cependant, les hommes d'affaires pensent à l'imposition de ce droit qui interviendra dans un an, et ils pensent à leurs affaires.

Ayant consulté un groupe de ma circonscription, je pense qu'il y aura de 6 à 12 entreprises qui vont souffrir de ce prélèvement, mais qu'il n'y en aura probablement 500 dans l'ensemble du pays qui vont souffrir de ce prélèvement supplémentaire de 7.5 p. 100. Ces chiffres m'ont été fournis d'une façon qu'il est intéressant de souligner. Il faut se souvenir qu'en gros, les articles visés proviennent des États-Unis et de la Grande-Bretagne. Je pense que les moteurs et les cellules Allison viennent des États-Unis.