

[Texte]

**Mr. Gillespie:** ...the critical situation that occurred with gasoline, the whole energy crisis in the United States, and no kind of formal structure, whatever it might have contained, could have dealt with that one.

**Mr. Broadbent:** Mr. Gillespie, excuse me, I conceded that in my opening comment. I said I was prepared to agree that one half of the deficit which occurred during the last three months of last year was in fact due...

● 1155

**Mr. Gillespie:** If we then look at the balance we are looking at about 1.5 per cent of the total trade.

**Mr. Broadbent:** Which is how many millions of dollars?

**Mr. Gillespie:** We are looking at one-half of \$356 million in deficit. We are looking at about \$175 million on \$11 billion two-way trade. That is significantly below 2 per cent. So that even under those circumstances, I do not think it should be regarded as a serious deficit.

However, I take your point on the need to try to work out improvements in the auto pact. There have been discussions and I am quite convinced there will be more.

**Mr. Broadbent:** I will go on to one other aspect of the pact, and that is the price situation. For all the good intentions of the Minister and indeed some results in terms of narrowing the gap, Canadian consumers still are paying anywhere from \$200 to \$600 more for a car than their American equivalents. One of the ways of stimulating further growth of the industry in Canada in terms of employment, and indeed some further growth on the American side as well, is to bring down the price of cars in Canada.

The Americans, it seems to me, have always had a legitimate objection about the attitude of our government, or at least the efficacy of our government, in terms of the failure to bring down the prices in Canada. Why do we not remove the duty the consumer must pay if he goes down to the States to buy a car? Why do we not just remove that?

My suspicion is that mysterious laws of the economic universe would reveal themselves to the captains of industry and we would see prices suddenly come down in Canada. Probably within a long period of 24 hours they would drop down to the U.S. level. The Canadian consumer would benefit. Canadian autoworkers would benefit because we would buy more Canadian-produced cars and indeed more American-produced cars than we do by offshore imports.

**Mr. Gillespie:** If that were to happen, everybody who owns a car, of course, would take an initial loss.

**Mr. Broadbent:** Yes, that is true.

[Interprétation]

**M. Gillespie:** La situation critique des approvisionnements en essence, toute la crise de l'énergie aux États-Unis et aucune structure établie, quelle qu'elle ait été, aurait pu faire face à cette situation.

**M. Broadbent:** Excusez-moi, monsieur Gillespie, j'ai reconnu cela avant même de vous poser des questions. J'ai dit que j'étais tout disposé à reconnaître que la moitié du déficit des trois derniers mois de l'année dernière était due en fait...

**M. Gillespie:** Si nous considérons maintenant la balance commerciale, il s'agit d'environ 1.5 p. 100 du commerce total.

**M. Broadbent:** Ce qui représente combien de millions de dollars?

**M. Gillespie:** Il s'agit d'un déficit de la moitié de 356 millions de dollars et d'environ 175 millions de dollars sur un commerce bilatéral de 11 milliards. C'est bien inférieur à 2 p. 100. Par conséquent, même dans ces circonstances, je ne pense que l'on puisse considérer cela comme déficit grave.

Pourtant, je suis d'accord avec vous, il est indispensable d'essayer d'améliorer le pacte de l'automobile. Des discussions ont déjà eu lieu et je suis convaincu qu'il y en aura d'autres.

**M. Broadbent:** Je vais passer à un autre aspect du pacte, il s'agit de la situation des prix. En dépit de toutes les bonnes intentions du ministre et d'une certaine réduction de cet écart des prix que l'on a pu constater, les consommateurs canadiens paient encore entre \$200 et \$600 de plus par automobile que les Américains. Une des façons de stimuler la croissance de l'industrie au Canada, d'accroître le nombre des emplois, est de baisser le prix des automobiles vendues au Canada, ce qui stimulerait d'ailleurs également la croissance du côté américain.

Il me semble que les Américains ont toujours eu des objections légitimes devant la position de notre gouvernement ou, du moins, devant le fait qu'il n'ait pas réussi à faire baisser les prix au Canada. Pourquoi ne pas lever les droits de douane que le consommateur doit payer lorsqu'il va acheter une automobile aux États-Unis? Pourquoi ne pas tout simplement supprimer cette mesure?

Il me semble que si nous faisons cela, de mystérieuses lois de l'univers économique seraient révélées aux capitaines de l'industrie et nous assisterions à une baisse soudaine des prix au Canada. Il est probable qu'en l'espace de 24 heures ils viendraient s'aligner sur les prix américains. Le consommateur canadien en bénéficierait. Les travailleurs canadiens de l'automobile en bénéficieraient parce que nous pourrions acheter un plus grand nombre de voitures fabriquées au Canada et de voitures fabriquées en Amérique quand nous achetons maintenant des automobiles importées d'Outre-mer.

**M. Gillespie:** Si cela se produisait, ceux qui sont actuellement propriétaires d'une automobile subiraient une perte initiale.

**M. Broadbent:** Oui, c'est exact.