

Chrysler Canada

M. Gray: Madame le Président, le député de Hamilton Mountain (M. Deans) a fait quelques remarques très intéressantes en soulevant certaines questions sur différentes parties de ma déclaration. Je me réjouis qu'il ait confirmé que je l'ai faite à la Chambre à sa demande expresse, de façon qu'elle puisse figurer officiellement au compte rendu de la Chambre des communes. J'avais offert de la faire si les leaders de la Chambre étaient d'accord. Sauf erreur, ceux-ci l'étaient immédiatement avant la période des questions, ce qui explique pourquoi le député de Burlington (M. Kempling) n'a pas reçu la déclaration plus tôt, même si, comme il l'a dit, elle est identique à celle que j'ai faite samedi après-midi en présence d'un groupe très intéressé et très attentif de journalistes réunis ici même, à Ottawa, après que l'accord avec la société Chrysler eut été confirmé ce matin-là à Toronto.

Le député de Hamilton Mountain (M. Deans) a demandé notamment qui définira par exemple quels sont les moyens praticables dans la clause concernant la recherche et le développement, où s'effectuera ce développement, et quelle en sera la nature. Je dirai tout d'abord, comme le fait remarquer la déclaration, que ces travaux de recherche et de développement se feront à Windsor pour ce qui est de la nouvelle fourgonnette T-115. Ils comporteront sûrement des travaux de soutien technique et il faudra voir ce qui suffira à répondre aux besoins; bref, il m'appartiendra, à moi ou au titulaire du portefeuille, de décider si ce que l'on fait correspond aux possibilités.

Quant à cette disposition et aux autres dispositions concernant les sources d'autonomie, si ce que Chrysler fait ou compte faire ne me satisfait pas ou ne satisfait pas les prochains ministres, Chrysler n'obtiendra pas les garanties sur les prêts pour ce qui se fera avant 1982. Pour ce qui est de la période postérieure à 1982, comme les garanties sur les prêts seront accordées par tranches en fonction des prêts contractés pour la construction et l'équipement de l'usine de fourgonnettes, si la façon dont la compagnie Chrysler applique les dispositions de l'accord ne nous satisfait pas, nous n'autoriserons pas l'émission des tranches de garanties, et les garanties déjà accordées pourront être retirées. Le ministre de l'Industrie et du Commerce ou moi-même disposerons certes d'une arme très puissante pour veiller à ce que ces dispositions profitent réellement aux travailleurs canadiens et à l'économie canadienne.

Pour ce qui est de l'application de l'accord en général, un groupe spécial de fonctionnaires sera chargé de surveiller de près les activités de Chrysler Canada et de veiller très attentivement à l'application de l'accord grâce notamment aux renseignements dont nous pourrions disposer. Nous nommerons quelqu'un au sein du conseil d'administration de Chrysler Canada et nous recevrons exactement les mêmes rapports que ceux que Chrysler Corporation doit soumettre en vertu de la loi américaine à la Commission fédérale de garantie des prêts qui s'occupe des garanties sur les prêts accordés à la société mère.

Le député de Hamilton Mountain a posé une question au sujet de la petite voiture à traction avant dont il était question dans ma déclaration. Je crois comprendre qu'elle sera construite sur un châssis «K». Je serais ravi d'obtenir de plus amples renseignements à l'intention de mon honorable ami. Quel que soit le nom retenu pour ce modèle, il sera construit à partir du châssis «K».

Au cours des négociations, j'ai beaucoup insisté pour que Chrysler entreprenne la fabrication d'une petite voiture à traction avant dans son usine d'assemblage de Windsor avant la date indiquée dans ma déclaration. On m'a répondu que la société avait déjà commencé à renouveler l'outillage de deux usines aux États-Unis et que la production de ces deux usines suffirait à la demande prévue et qu'en fait, la production de ce modèle dépendait de la disponibilité des groupes moteur. Si l'on devait s'orienter dans une voie nouvelle, cela entraînerait m'a-t-on affirmé, la perte des fonds déjà engagés pour le renouvellement de l'outillage de ces deux usines américaines. J'espère que la demande de ce modèle augmentera et que nous pourrions revenir à la charge pour que Chrysler se mette à fabriquer cette petite voiture à traction avant dans son usine d'assemblage de Windsor.

Le député a également abordé la question de l'autonomie de la société canadienne. Cela se fera conformément à une restructuration à mettre au point sous une forme que le ministre en poste jugera acceptable. Je tiens à répéter que cela nous donne un atout énorme pour faire respecter ces dispositions, car si elles ne le sont pas, les prêts garantis ne seront pas accordés en 1982, comme je l'ai dit, et si un acompte a déjà été versé dans le courant de l'année 1982, les versements suivants seront bloqués tant que les exigences du ministre ne seront pas respectées et l'acompte déjà versé pourra être retiré.

Le député a laissé entendre que les chiffres cités dans la déclaration concernant le nombre d'emplois attribué par Chrysler à sa filiale Chrysler Canada sont inférieurs aux chiffres que la société aurait dû assurer de toute façon en vertu du pacte de l'automobile. Je lui réponds qu'il se trompe tout à fait là-dessus. Selon les termes du pacte de l'automobile, Chrysler Canada n'aurait qu'à assurer au plus les emplois actuels. Sans les investissements d'un milliard de dollars auxquels Chrysler s'engage actuellement, et sans les engagements en matière de financement, d'installations et d'exploitation, nous n'aurions pas la possibilité et la chance de porter les effectifs de Chrysler au Canada à près de 16,000 employés d'ici 1984.

● (1650)

Il serait tout à fait possible, voire même très facile pour la compagnie Chrysler de maintenir ses niveaux de production actuels et de satisfaire aux exigences fondamentales de l'Accord sur l'automobile qui stipule que Chrysler doit produire au Canada un nombre de véhicules complets proportionnel à ses chiffres de ventes chez nous.

Je tiens à dire au député que du point de vue du gouvernement et de moi-même, l'accord résultant de ces négociations devrait permettre la restructuration de Chrysler Canada non seulement pour l'aider à survivre, non seulement pour maintenir le rythme d'activité actuel, mais aussi pour qu'elle puisse commercialiser des produits qui seront concurrentiels sur le plan tant de la consommation énergétique que des dimensions, afin de répondre aux exigences des consommateurs dans les années 80. Cela permettrait de ramener le nombre d'emplois dans les usines Chrysler au Canada au niveau antérieur à la vague de licenciements, lequel avoisinait 16,000 employés, sans parler des emplois que procurent les fournisseurs, les concessionnaires et, indirectement, toutes sortes d'entreprises au Canada qui dépendent de cette grosse société.