

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

LES EXPORTATIONS D'AUTOMOBILES JAPONAISES VERS LE CANADA

L'hon. Sinclair Stevens (ministre de l'Expansion industrielle régionale): Monsieur le Président, si vous le permettez, je voudrais remercier les députés de me laisser la parole. Au début de la journée j'ai eu l'impression qu'à cause de notre programme chargé il me serait très difficile de faire une déclaration et de répondre ensuite à quelques questions.

En réalité, je fais cette déclaration en mon propre nom et au nom du ministre au Commerce extérieur (M. Kelleher) qui se trouve aujourd'hui à Sault Ste-Marie.

Comme vous le savez, plusieurs ententes de limitation volontaire des exportations ont été conclues à l'égard des exportations d'automobiles japonaises vers le Canada au cours de ces quatre dernières années. Ces ententes sont souvent désignées en anglais par le sigle VER. L'entente en vigueur va expirer le 31 mars 1985. Ces accords visaient à limiter les exportations japonaises pendant que notre industrie de l'automobile déployait d'importants efforts pour restructurer et moderniser ses usines et préserver ses nombreux emplois. Le Canada n'a pas imposé de quotas sur les voitures de tourisme japonaises. Le gouvernement japonais les a imposés en collaboration avec l'Association des fabricants d'automobiles japonaises.

Au cours de ces dernières semaines, nous avons consulté les différents groupes du secteur privé qui s'intéressent directement à la question des exportations d'automobiles japonaises au Canada y compris les représentants de la Société des fabricants de véhicules à moteur, de l'Association des fabricants de pièces d'automobiles, des Travailleurs unis de l'automobile, de l'Association des fabricants d'automobiles japonaises et de l'Association canadienne des marchands d'automobiles japonaises.

Ces consultations nous ont permis d'examiner quelles seraient, pour le Canada, les conséquences de l'évolution rapide de la concurrence internationale, de la décision prise par les États-Unis de mettre fin à leur entente de limitation avec le Japon en mars 1985, du niveau très faible des investissements des fabricants d'automobiles japonais au Canada, de la propension des fabricants d'automobiles japonaises à concentrer leurs investissements aux États-Unis ainsi que de l'apparition de nouveaux fournisseurs de voitures de tourisme au Canada. Nous avons également passé en revue les conséquences de la limitation des importations d'automobiles japonaises pour les consommateurs canadiens.

● (1410)

Le gouvernement a révisé sa politique en tenant compte des résultats de ces consultations et il affirme maintenant sa détermination à rendre l'industrie automobile canadienne forte et concurrentielle sur le marché international. Il reconnaît également que le secteur de l'automobile a un rôle crucial à jouer dans la croissance de notre économie et qu'il fournit un marché indispensable à bien d'autres industries du pays.

Comme l'entente sur la limitation volontaire des exportations d'automobiles japonaises au Canada doit expirer le 31 mars, les autorités canadiennes ont rencontré les autorités japonaises pour leur faire valoir la différence entre la situation

Quotas sur les automobiles

des États-Unis et celle du Canada et explorer des moyens d'éviter de bouleverser le marché canadien.

En outre, le ministre du Commerce extérieur a écrit au ministre japonais du Commerce international et de l'Industrie pour lui signaler la très faible contribution des fabricants japonais à l'industrie canadienne de l'automobile. Cette lettre insistait également sur la nécessité de maintenir la stabilité du marché canadien après le 1^{er} avril.

Le gouvernement s'attend à recevoir bientôt la réponse des Japonais. Il est certain que les Japonais n'augmenteront pas leur part du marché automobile canadien pendant la prochaine période de consultation, mais il va néanmoins surveiller la situation de près, et s'assurer que le marché canadien n'éprouvera pas de difficultés et que nous ne risquons pas de perdre des emplois. Le gouvernement a l'intention d'inscrire cette importante question en tête de liste de ses priorités et il poursuivra ses négociations avec les autorités japonaises dans le but d'établir des relations à long terme profitables aux deux pays.

Des voix: Bravo!

L'hon. Herb Gray (Windsor-Ouest): Monsieur le Président, je dois dire tout d'abord que la déclaration du ministre est décevante, non seulement aux yeux de l'opposition officielle, mais aussi des quelque 125,000 travailleurs dans les usines de montage et de fabrication de pièces d'automobiles au Canada et des 600,000 à 700,000 autres travailleurs dans un vaste éventail d'autres secteurs dont le bien-être dépend de la vigueur du secteur automobile canadien. Nous nous attendions tous à beaucoup plus de la part du gouvernement, bien que ce ne soit pas la première ni la dernière fois que l'inertie du gouvernement nous déçoit.

Après tout, le gouvernement a eu tout le temps depuis septembre pour conclure avec les Japonais de nouveaux accords concernant les quotas. Pourtant, nous avons appris de source assez fiable que nos fonctionnaires au Japon n'ont entamé de pourparlers sérieux avec les autorités japonaises qu'il y a dix jours à peine. La date limite du 31 mars approche à grands pas et le gouvernement se borne à dire que les négociations se poursuivent.

Le ministre nous a déçus dans un autre domaine important. Il a dit dans sa déclaration que le gouvernement avait réexaminé sa politique, mais c'est tout ce qu'il a dit. Il n'a pas profité de l'occasion pour révéler à la Chambre et aux Canadiens quelle est et quelle sera au juste sa politique au sujet du secteur automobile canadien qui, pourtant, est d'une importance absolument cruciale pour la vigueur de l'économie nationale.

Nous devons la totalité ou la quasi-totalité de l'augmentation l'an dernier du produit national brut du Canada à la relance du secteur automobile canadien. La totalité ou la quasi-totalité de l'excédent commercial record de l'an dernier, nous la devons aux exportations de ce secteur. Cette relance est le fruit d'une politique publique ferme et précise que le gouvernement libéral précédent a mise en œuvre et appliquée avec succès. Le gouvernement précédent était disposé à intervenir en faveur des travailleurs comme des employeurs du secteur automobile et à aider ce secteur à se moderniser, à se restructurer et à lutter contre les durs contrecoups de la récession mondiale et de la concurrence des voitures importées du Japon et d'ailleurs. Il a négocié avec Chrysler une entente qui lui a