

[Text]

Canada applies a 15 per cent tariff, whereas countries such as Japan and the United States only apply 2 or 3 per cent. This is all reflected in the high cost of being a Canadian resident.

The cruelty insofar as the car tariff is concerned is that the beneficiaries are the wholly-owned Canadian subsidiaries of American companies who yearly remit from the pockets of the Canadian car consumer huge profits to Detroit and other U.S. centres of car manufacture, generated by the fact that they earn so much more on the car shipped to Windsor than they do on cars manufactured in Windsor that they ship to the United States.

If you were to call officers of the Canadian subsidiaries of U.S. automobile manufacturing companies, Mr. Chairman, before your committee, they would tell you, I think, that they are delighted with the profits they make in Canada. They have a guaranteed market protected by a tariff of 15 per cent, whereas in the United States their prices have to be more competitive because there is a tariff of only 3 per cent.

The Chairman: I gather, then, that if the manufacturers came to the federal government looking for some restraint on imports, your reply would be that they should get a little more energetic and try to export more?

Mr. Dixon: That is basically it. If the Canadian Manufacturers' Association were to come to the federal government seeking assistance, my first reaction, as the federal government, would be to inquire as to how much they are exporting or what attempts have been made to export. That is not the key question, however. In our view, the key question relates to the number of different types of a given product being manufactured, because in a market of 22 million anything in addition to a basic line is a handicap. If a manufacturer is not exporting and is trying to make every type of product under the sun, he is going to get nowhere. He will be constantly beseeching the federal government to protect him, which assistance, if it is forthcoming, will result in a higher market, eventually leading to bankruptcy. We would simply not be able to afford the products the Canadian manufacturers are making under those circumstances. They must be exposed to world competition; they must be exposed to the realities of commercial life, in our view, that ensure that they make a limited number of types or styles of a given product, thereby enabling them to be competitive, first, in the world market and then in Canada.

The Chairman: A classic free trade answer, Senator Carter.

Senator Carter: This committee, is interested in identifying the irritants between Canada and the United States. You mentioned one such irritant in reply to Senator Lang, and on page 4 of your brief you say:

We seem to insist on doing silly things arbitrarily, often unilaterally . . .

[Traduction]

nombre beaucoup plus important de produits pour lesquels le Canada applique un tarif de 15%, tandis que des pays comme le Japon et les États-Unis se contentent de 2 ou 3%. Le coût élevé de la vie au Canada en est témoin.

Ce qui est vraiment difficile à supporter dans le cas du tarif automobile, c'est que les bénéficiaires sont les filiales canadiennes en propriété exclusive de sociétés américaines qui tirent chaque année des poches du consommateur canadien d'automobiles d'immenses profits qui vont aux centres de fabrication d'automobiles de Détroit ou d'ailleurs aux États-Unis, et ces profits s'expliquent par le fait qu'ils gagnent beaucoup plus d'argent par automobile envoyée à Windsor que par automobile fabriquée à Windsor puis expédiée aux États-Unis.

Si vous convoquiez devant votre comité les dirigeants des filiales canadiennes de sociétés de fabrication d'automobiles américaines, monsieur le président, ils vous diraient, je pense, qu'ils se réjouissent fort des profits qu'ils réalisent au Canada. Ils ont un marché garanti protégé par un tarif de 15%, tandis qu'aux États-Unis leurs prix doivent être plus concurrentiels en raison du faible tarif de 3%.

Le président: Si je comprends bien alors, si les fabricants demandaient au gouvernement fédéral certaines restrictions à l'importation, vous leur demanderiez d'être un peu plus énergiques et d'essayer d'exporter davantage?

M. Dixon: C'est essentiellement cela. Si l'Association des manufacturiers canadiens venait demander de l'aide au gouvernement fédéral, ma première réaction à titre de gouvernement fédéral serait de m'informer de leurs volumes d'exportation ou des tentatives faites dans le but d'exporter. Ce n'est pas la question principale toutefois. A notre avis, il faudrait surtout s'informer du nombre des différents types d'un produit donné fabriqué, parce que dans un marché de 22 millions de personnes, tout ce qui va au delà de la production d'un article fondamental constitue un obstacle. Si un fabricant n'exporte pas et essaie de fabriquer son produit dans tous les genres possibles, il n'aura aucun succès. Il fera sans cesse appel à la protection du gouvernement fédéral, et cette aide, si elle lui est accordée, provoquera une hausse du marché, et mènera éventuellement à la faillite. Nous n'aurions tout simplement pas les moyens d'acheter les marchandises que les fabricants canadiens produisent dans de telles circonstances. Elles doivent être soumises à la concurrence mondiale aux réalités de la vie commerciale. Nous sommes d'avis qu'il en résulterait une production d'un nombre limité de types ou de styles d'un article donné, ce qui le rendrait concurrentiel d'abord sur le marché mondial et ensuite au Canada.

Le président: La réponse classique du libre-échange, sénateur Carter.

Le sénateur Carter: Le comité veut cerner les sujets de mésentente entre le Canada et les États-Unis. Vous en avez mentionné un en répondant au sénateur Lang, et à la page 4 de votre mémoire vous dites:

Nous semblons nous obstiner à prendre des mesures saugrenues de façon arbitraire, très souvent unilatéralement . . .