

*Le budget—M. Jamieson*

Deux études sont présentement en cours, l'une menée au Canada et l'autre aux États-Unis sur l'avenir de l'ensemble de l'industrie automobile, laquelle est profondément affectée par la pénurie d'énergie et par toute une gamme de facteurs nouveaux apparus depuis trois ou quatre ans. Dès que ces études seront terminées, et les autorités américaines et nous-mêmes avons convenu d'essayer de les terminer cette année, elles seront comparées afin de déceler les autres changements qui s'imposent pour en arriver plus équitablement aux objectifs initiaux de l'accord.

En attendant, je suis certain que les députés s'intéresseront à certaines statistiques qui viennent d'être publiées et, tout à fait objectivement, je crois qu'ils les trouveront encourageantes. L'industrie automobile espère vendre un million de voitures cette année. Ce sera la première fois dans notre histoire. Je m'attends à ce que certains affirment que, d'une certaine manière, c'est un succès déplorable si l'on veut parler de la conservation de l'énergie, etc. Quoi qu'il en soit, d'un point de vue purement commercial, la chose est totalement différente. A la fin mai, par exemple, les ventes s'élevaient à 338,122 unités, chiffre sensiblement supérieur à celui de l'an dernier. Actuellement, toutes les usines d'assemblage au Canada fonctionnent à plein rendement, sauf l'usine de camions Chrysler que j'ai eu le plaisir d'inaugurer officiellement il y a deux ou trois semaines. Dès le début de la campagne de 1977, elle occupera une deuxième équipe, ce qui survient presque un an plus tôt qu'on ne l'avait espéré.

Donc, ces indicateurs montrent que l'industrie automobile connaîtra cette année une grande expansion et que le déficit de 1.9 million de dollars l'an dernier, au compte dit de l'automobile, sera réduit au moins de moitié en 1976. Je dois signaler encore une fois, et je sais que les députés des deux côtés de la Chambre le savent déjà, que les difficultés persistent dans le secteur des pièces détachées. Je me suis maintes fois entretenu avec les parties en cause, les fabricants de pièces détachées et les fabricants d'automobiles, afin de voir comment on pourrait mieux équilibrer ce secteur de l'industrie automobile. Des progrès seront réalisés, je crois.

Le seul fait que la relance s'amorce aura nécessairement une influence bénéfique sur les fabricants de pièces d'automobile. Mais il y a d'autres facteurs accessoires, bien que fort importants, qui y contribuent également. Prenons, comme exemple, l'industrie de l'automobile: un de ces facteurs est l'émergence dans les pays dits sous-développés d'une tendance croissante à fabriquer une vaste gamme de pièces détachées et d'accessoires de tous genres en disposant des moyens nécessaires. Donc, ce n'est pas seulement dans certains domaines névralgiques, tels les textiles et la chaussure, que nous rencontrons cette émergence des pays en voie de développement, mais elle commence maintenant à se manifester dans ce que nous avons peut-être considéré comme le domaine presque exclusif des pays industrialisés et en ce qui concerne le Canada et les États-Unis, des industries que nous gardions sur le continent nord-américain. Voilà donc un facteur que nous devons surveiller de très près.

● (1600)

Je parlais de l'Accord sur l'automobile, mais la même chose peut, bien sûr, se dire d'un éventail fort étendu et sans cesse croissant de produits pour lesquels des pays moins industrialisés acquièrent de jour en jour une plus grande assurance et de meilleures possibilités de concurrence. Je trouve en tout cas important de noter que dans l'année en cours—en escomptant que tout ira comme on le prévoit actuellement—nos ventes de voitures de tourisme

[M. Jamieson.]

atteindront pour la première fois de notre histoire le chiffre de un million, et cela aura pour résultat de réduire de moitié notre déficit, et ce résultat sera à peu près entièrement attribuable à l'Accord sur l'automobile.

J'ai laissé entendre que je dirais un mot de la productivité. Il s'agit, bien sûr, là de l'un des problèmes les plus évidents qu'affronte en ce moment l'économie canadienne, notamment dans les secteurs de la fabrication et de la transformation. C'est là également l'un des problèmes les plus complexes, car il faut commencer par trouver une définition de la productivité sur laquelle tout le monde puisse s'entendre. Le travail que nous avons accompli dans le secteur de la fabrication et de la transformation—et, incidemment, je serais très heureux de le mettre, comme nous l'avons fait pour d'autres questions, à la disposition des membres du comité permanent ou des autres députés intéressés—a démontré clairement qu'il est possible de déterminer avec un degré assez juste de précision quel sera l'accroissement de la productivité puisqu'il est calculé à partir du simple facteur de la production par heure-homme. Je le répète, il est relativement facile de déterminer cela.

La même chose est vraie pour les industries d'extraction: l'industrie forestière, l'industrie minière, et le reste, où encore une fois il y a un produit établi et fixe dont on peut déterminer le coût de production. Là où c'est le plus difficile et où, comme je l'ai dit il y a un instant, il faudrait clarifier les définitions et s'entendre, c'est tout d'abord dans le secteur des services. Que je sache, personne ne s'entend sur l'existence d'un facteur mesurable de productivité dans ce secteur et, en fait, on a tendance à le considérer comme neutre ou invariable pour ce qui est de la productivité. En d'autres termes, on considère que ce secteur n'a aucun effet, ni positif ni négatif, sur la croissance de l'économie.

Il s'agit manifestement d'une simplification excessive, et pourtant il me semble que nous ne possédons pas les connaissances nécessaires à l'heure actuelle pour pouvoir déterminer de quelle façon nous devrions mesurer la productivité de notre économie. J'ajouterai qu'il faudra nous demander sérieusement—et cette question suscitera sûrement un débat animé—s'il est utile d'accorder à la mesure de la productivité l'importance prédominante que la plupart d'entre nous, y compris moi-même, y avons accordée jusqu'à très récemment.

Ainsi, d'après les statistiques et les calculs, il est clair que certains pays ont un taux de productivité beaucoup plus élevé, compte tenu des normes que j'ai mentionnées, que le Canada. Entre autres, si je me souviens bien, le Japon, par exemple, et l'Italie. Mais que le Canada veuille ou non se retrouver avec une économie du genre de celles qui ont permis ces niveaux de productivité est une toute autre question qui, à mon avis, devrait certes faire l'objet d'un débat.

L'autre point, en ce qui a trait à la productivité—j'effleure ici tout simplement une foule de questions que nous devrions tous approfondir—c'est que nous devons mettre en doute le bien-fondé de l'équation qu'on fait toujours entre productivité, avantages économiques accrus et augmentation de l'emploi. On peut en douter, car l'étude de l'histoire des grandes réalisations en matière de productivité révèle qu'au départ, du moins, elles ont tendance à dépendre de la transition d'une concentration de main-d'œuvre considérable, dans une industrie ou un secteur donnés, à la mécanisation et à la modernisation qui permettent de substituer des machines à un grand nombre de travailleurs. Donc, du point de vue de la productivité pure,