

En outre, si j'ai bien compris, la traction avant offerte par Chrysler Canada serait une Cordoba en réduction. Je vois que le ministre fait non de la tête. Alors tant mieux. J'espère que le ministre nous dira de quoi il s'agit quand il prendra la parole. Est-ce vraiment une Cordoba en réduction, comme nous le disait il y a six ou huit semaines le président de Chrysler Canada, à mon collègue de Broadview-Greenwood (M. Rae) et à moi? Il nous a dit que la société avait l'intention de construire cette petite voiture, et également un moteur V-6. Mais cela aussi est passé par-dessus bord, pour une raison quelconque. J'aimerais en savoir plus sur cette voiture et sur ce que c'est que nous allons construire. Si nous sommes appelés à construire une partie de la voiture K, je crois alors que nous pouvons nous en réjouir, mais dans le cas contraire, nous devons examiner avec beaucoup d'attention ce qu'on nous offrira. Je ne crois pas que la société Chrysler soit capable de commercialiser au Canada autre chose qu'une petite voiture.

Le document mentionne, en page 8, que Chrysler Canada fera tous les efforts possibles pour acheter matériaux et pièces au Canada. Je suppose que là aussi, la clause «dans la mesure du possible» s'appliquera, puisque les termes employés ont le même sens. J'aimerais savoir quelle sera la formulation précise du contrat et quelle seront la nature et la proportion des pièces que Chrysler entend acheter au Canada. A-t-on dressé une liste de ces pièces? A-t-on pensé aux fournisseurs actuels de Chrysler. Est-ce que la société a mentionné, au cours des négociations, la proportion totale, en valeur monétaire ou numérique, des pièces qu'elle achètera au Canada et où elle se proposait de les acheter?

Si cette voiture devait s'avérer rentable, je crois qu'il y aurait chez nous de grandes possibilités pour les fabricants et pour l'expansion de l'industrie manufacturière dans tout le pays. Cette voiture ou ces pièces peuvent être fabriquées n'importe où, par exemple en Alberta ou sur la côte est, et nous pourrions peut-être subventionner non pas Michelin, mais plutôt les fabricants de pièces. Nous pourrions ainsi diversifier l'économie de la Nouvelle-Écosse, ce qui ne serait pas une si mauvaise idée.

En ce qui concerne l'autonomie, j'aimerais que le ministre dise à la Chambre de quelle façon la société Chrysler entend l'établir. Je suis certain qu'il se souvient que lorsque j'ai donné mon avis il y a une semaine sur la façon dont nous pourrions régler l'affaire, j'avais proposé que Chrysler Canada soit dissociée de la société mère, qu'elle émette de nouvelles actions au Canada et qu'elle reçoive le mandat de travailler indépendamment de la société mère, afin que le Canada tire profit du travail des employés canadiens de la société, que nos concitoyens puissent être fiers du véhicule qu'ils auraient construit, que nous puissions vraiment profiter de l'occasion qui s'offre et que nous n'ayons pas à subir les effets d'éventuels revers de Chrysler aux États-Unis.

● (1640)

Le ministre sait aussi bien que moi, je pense, que la société Chrysler fait très peu appel à la technologie canadienne dans la fabrication de ses voitures. D'ailleurs, elle achète à des

### *Chrysler Canada*

fournisseurs extérieurs la majeure partie des matériaux nécessaires. Il serait donc facile de dissocier Chrysler Canada de la société mère. Les deux entreprises pourraient alors continuer à s'approvisionner auprès des mêmes fournisseurs, puisque ces derniers sont indépendants dans la majorité des cas.

Le ministre pourrait peut-être nous dire pourquoi on n'a pas retenu cette possibilité. Avant qu'il nous dise que cela aurait été trop difficile, je voudrais signaler que les représentants de Chrysler Canada nous ont dit, à mon collègue et à moi, que cela aurait peut-être été difficile, mais certainement pas impossible. Ils nous ont dit que c'était là une excellente idée qui ne leur déplaisait pas du tout et qu'ils auraient aimé jouir du genre d'indépendance que leur aurait procuré un tel changement de structure. Nous aurions peut-être abouti ainsi à une véritable entreprise canadienne. Il n'est pas nécessaire que...

**Mme le Président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Je peux difficilement autoriser le député à répondre à la déclaration du ministre par une intervention qui soit plus longue que la déclaration elle-même. Le député a parlé pendant quinze minutes tout comme le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gray). Je lui demande donc de bien vouloir conclure rapidement.

**M. Deans:** Je vais passer en revue les autres points sans toutefois les traiter maintenant, madame le Président.

Je voudrais parler rapidement de la question des emplois. Le contenu de ce document est une véritable farce, car les dispositions qu'il contient figurent de toute façon dans l'accord canado-américain sur l'industrie automobile. Si l'article 1(d) de ce texte avait été appliqué depuis son adoption, les emplois dans le secteur automobile seraient beaucoup plus nombreux aujourd'hui. Si la société Chrysler veut profiter des dispositions de l'accord sur l'industrie automobile, il faut qu'elle offre des garanties d'emploi au Canada.

Si la société Chrysler ne veut pas avoir à payer de droits de douane sur les voitures qu'elle exporte dans notre pays, il faut qu'elle nous garantisse en contrepartie un certain nombre d'emplois. Or, le nombre d'emplois que demande le ministre dans ce document est même inférieur à celui qui avait été fixé dans l'accord canado-américain sur l'industrie automobile. En réalité, cette nouvelle entente ne représente nullement un engagement de la part de la société Chrysler, mais elle ne fait que reprendre ce que préconisait le premier accord. A mon avis, cet accord qui ne contient pas les mesures qui auraient pu être prises en pareilles circonstances a quelque chose de grotesque.

Il y a beaucoup d'autres choses dont j'aimerais parler, madame le Président, mais peut-être le ministre pourrait-il répondre aux questions que je lui ai posées. Je voudrais bien entendre ce qu'il a à dire à ce sujet.