

Ajournement

Pour ce qui est d'Amman et de Damas, je conviens qu'il serait des plus désirables d'avoir une ambassade dans l'une de ces deux capitales très importantes ou même dans les deux. Nous ne disposons cependant pas des ressources pour le faire, ni maintenant ni dans un avenir rapproché. La chose a été possible au Koweït à cause de la fermeture de notre mission à Johannesburg. Comme nous ne prévoyons pas fermer d'autres missions, nous devons nous satisfaire de l'accréditation multiple à partir de Beyrouth qui, heureusement, est bien située pour s'occuper des deux villes importantes que sont Amman et Damas. Je regrette de décevoir mon honorable collègue.

[Traduction]

L'INDUSTRIE—L'ACCORD CANADO-AMÉRICAIN SUR L'AUTOMOBILE—LE PARTAGE ÉQUITABLE DES AVANTAGES

M. Derek Blackburn (Brant): Monsieur l'Orateur, il y a deux semaines, j'ai posé au ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Horner) une question concernant le fait que le gouvernement a l'intention d'aider les sociétés General Motors et Ford Motors du Canada à construire deux nouvelles usines de fabrication de pièces d'automobile, en leur accordant une subvention totalisant \$116 millions. Je lui ai demandé comment le gouvernement pouvait songer à subventionner ces deux sociétés multinationales alors que, selon l'esprit qui se dégageait de l'Accord canado-américain sur l'automobile, elles se sont déjà engagées à investir au Canada.

Le ministre m'a répondu d'une façon évasive. Il a cité un extrait de l'accord et a ajouté que le Canada a eu l'année dernière un surplus de \$2 milliards dans le secteur de la fabrication de pièces d'automobile. Ce que le ministre a omis de mentionner, c'est que le Canada a subi un déficit de plus de 3 milliards de dollars sur les pièces d'automobile l'année dernière, ce qui a complètement annulé notre surplus sur les véhicules assemblés expédiés aux États-Unis et nous laisse aux prises avec un déficit net supérieur à 1 milliard de dollars.

C'est un fait avéré, monsieur l'Orateur, que le Canada n'obtient pas une part juste et équitable du marché de l'automobile. Le pacte de l'automobile est devenu une sinistre plaisanterie. Le Canada a subi un déficit 10 années sur 13 depuis la signature du pacte, un déficit qui atteint globalement plus de 7.5 milliards de dollars. Notre déficit est encore pire dans le domaine des pièces d'automobile. Depuis 1965, nous avons accumulé un déficit de près de 19 milliards de dollars dans notre commerce de pièces d'automobiles avec les États-Unis. A l'heure actuelle, il existe un écart de quelque 25,000 emplois entre ce que nous donnerait une part équitable de l'emploi dans l'industrie de l'automobile et la portion congrue que nous avons réellement.

L'industrie de l'automobile se prépare actuellement à moderniser son outillage, et ce changement sera le plus radical depuis les années 20. Ford et GM ont annoncé qu'ils dépenseront au moins 20 milliards de dollars chacun d'ici à 1985 pour acheter de nouvelles machines qui leur permettront de respecter les nouvelles normes en matière de pollution et d'économie d'essence. Dans l'esprit du pacte de l'automobile, cela les engage à investir au Canada environ 275 millions de dollars chacun, annuellement pendant quelques années.

● (2217)

Le Canada ne peut pas compter recevoir une part importante des investissements que la construction automobile va

[M. Dupras.]

effectuer d'ici quelques années, avec les emplois qui s'ensuivent, si le gouvernement fédéral ne fait pas pression sur les constructeurs pour qu'ils nous consacrent une part plus importante de leurs budgets d'investissement. Les «grands» de l'automobile ne semblent pas du tout pressés de donner au Canada sa juste part des investissements en outillage et matériel. Pour ne considérer que les dernières années, notre part du marché de la voiture neuve a représenté entre 9 et 10 p. 100, alors que notre part des investissements a baissé à 5 p. 100 environ.

Il faut faire pression immédiatement sur l'industrie automobile si nous voulons que les constructeurs respectent leurs engagements d'investissement au Canada. J'aimerais connaître les mesures prises à cette fin par le ministre de l'Industrie et du Commerce, mise à part cette offre de 116 millions de dollars du contribuable qu'il a faite à Ford et à GM pour investir au Canada, quand le pacte de l'automobile les y oblige de toute façon.

Il faut que le gouvernement entame immédiatement des négociations avec l'industrie automobile au sujet de cet accord. Il nous faut des garanties que le nombre d'emplois, le chiffre des investissements et le budget de recherche et développement seront proportionnels à la part canadienne du marché de l'automobile.

Jusqu'ici le gouvernement n'a pas pris d'initiative valable pour redresser le déficit croissant de nos échanges automobiles. Les travaux préparatoires au lancement de petites voitures consommant moins d'énergie sont en train de s'effectuer en majeure partie. J'aimerais faire comprendre au gouvernement que le temps presse. Les décisions prises d'ici deux ans vont influencer pour le reste du siècle sur l'industrie automobile.

En Ontario, un emploi sur sept dépend directement ou indirectement de l'industrie automobile. Ces emplois doivent être protégés. L'ex-ministre de l'Industrie et du Commerce a admis que le déficit actuel de nos échanges automobiles est «trop gros pour être avalé». Ce n'est pas moi qui le contredirai. La question qui se pose ensuite est de savoir quand le gouvernement exigera que les constructeurs automobiles fassent le nécessaire, et pourquoi il ne l'a pas encore fait?

Ce que nous demandons au chapitre de l'accord automobile, c'est la justice. Nous ne désirons pas du tout enlever leur part aux travailleurs américains. Les travailleurs canadiens sont d'accord là-dessus. En ce qui concerne l'accord automobile, les travailleurs des filiales canadiennes des constructeurs américains, surtout dans le secteur des composants, savent bien que depuis 1965 ils sont trahis. Nous avons un déficit énorme vis-à-vis des États-Unis. Il est temps de créer des emplois dans l'industrie automobile au Canada, il est temps d'avoir avec les États-Unis la parité des coûts entre les voitures construites dans les deux pays. Je ne vois pas pourquoi une voiture doit coûter \$100, \$200 ou \$300 de plus au Canada qu'aux États-Unis, si elle est fabriquée au Canada. Je ne comprends pas pourquoi un consommateur de Détroit peut acheter une voiture fabriquée à St. Thomas en Ontario et la payer \$100, \$200 ou \$300 de moins que s'il l'achetait au Canada.

Le ministre ne s'est pas présenté ce soir. Je ne m'y attendais pas à cette heure tardive. Même son secrétaire parlementaire n'a pas daigné se présenter. Il est regrettable qu'il n'y ait personne de son ministère ici ce soir pour réfuter pendant les trois dernières minutes ce que je viens d'avancer. Il n'y a aucun membre du cabinet pour répondre à la question que j'ai