

[Texte]

Mr. Arthur from my department could give you some detail of the purchases by Canadians, that is to say, the imports both in the passenger vehicles, small trucks and in heavy-duty trucks which have had, I think, a considerable effect. The second point that you raise, and I would like to deal with this before Mr. Arthur speaks, is the 85 per cent of the investment...

Mr. Broadbent: I think 95 per cent was quoted. Three years ago, if I remember correctly, it was 85 per cent and then in each of the past two years it was 95 per cent.

Mr. Gillespie: Right. I am not going to hold you to that figure, but what I really want to say is that if we look at the Canadian market share in terms of North American vehicles, I think we are at about 8 per cent. So the kind of comparable investment would be 8 per cent.

Mr. Broadbent: But we had only 5 per cent in each of the last two years.

Mr. Gillespie: All right, I am coming to that. Let us think of 8 per cent then as what might be described as a norm. If we did get 15 per cent, we are obviously well ahead of that 8 per cent and when we had 5 per cent, if it was 5 per cent—and I am not even sure about that because I think your figures include the investment of these companies outside North America as well as North America, but perhaps Mr. Arthur can speak to that. The point is that I think these things go in cycles. If this were to continue and this was the point that I made with the automobile manufacturers, that if we were to get a disproportionately small share against that kind of norm over a period of years, that it would place great pressure on the Automobile Pact as far as Canada is concerned.

Clearly one time we gained. We were obviously getting more than our share. Now the last couple of years, it looks as if we have had less. I think the cycle will start to run again. Would you like to speak to that, Mr. Arthur?

Mr. C. D. Arthur (General Director, Transportation Industries Branch): Mr. Chairman, the imports of vehicles, and this is primarily heavy-duty vehicles, into Canada last year created a situation in which the total balance with the United States in vehicles declined by something over \$200 million and this was part of the reason for the turn around in the trade figures.

On the investment, as the Minister has said, in the early days of the agreement, the amount that was invested in Canada far exceeded the share of production in Canada relative to North American total production and this then created a situation in which production in Canada rose and was more closely in keeping with our consumption.

Mr. Broadbent: In part we are going over in rather familiar terms a continuing issue which does not denigrate. I suppose, the discussion, but it seems to me that rather than going back and forth where one country is concerned one year and another country is concerned

[Interprétation]

M. Arthur, qui travaille dans mon Ministère, pourra vous donner des détails quant aux achats des Canadiens, c'est-à-dire quant aux importations tant pour ce qui est

M. Broadbent: Je crois avoir dit 95 p. 100. Il y a trois ans, si j'ai bonne mémoire, c'était 85 p. 100 et puis pour chacune des deux dernières années c'est devenu 95 p. 100.

M. Gillespie: Bien. Je ne reviendrai pas sur ce chiffre, mais ce que je veux dire c'est que si nous considérons la part canadienne du marché pour ce qui est des véhicules nord-américains, je pense qu'elle représente à peu près 8 p. 100. Pour que l'investissement corresponde, il faudrait qu'il soit de 8 p. 100.

M. Broadbent: Mais nous n'avons eu que 5 p. 100 d'investissement pour chacune des deux dernières années.

M. Gillespie: Très bien, j'y viens. Considérons que 8 p. 100 serait un pourcentage normal. Si nous avons obtenu 15 p. 100, nous dépassons de beaucoup le quota de 8 p. 100 et, lorsque nous n'avons eu que 5 p. 100, si c'était bien 5 p. 100—je ne suis même pas sûr de cela car je pense que vos chiffres tiennent compte des investissements faits par ces compagnies en dehors de l'Amérique du Nord aussi bien qu'en Amérique du Nord, mais M. Arthur pourra vous en dire un mot. Ce que je crois, c'est que cette situation est cyclique. Si elle devait continuer, et c'est ce que j'ai dit à propos des fabricants d'automobiles, si nous devons obtenir une part beaucoup trop petite par rapport à ce genre de normes pendant un certain nombre d'années, le Canada ferait certainement pression pour ce qui est du pacte automobile.

De toute évidence, à un moment donné, nous avons gagné. Nous obtenions certainement plus que notre part. Maintenant, pour les deux dernières années, il semble que nous ayons eu moins. Je pense que le cycle va recommencer. Monsieur Arthur, voulez-vous dire quelque chose?

M. C. D. Arthur (directeur général, Direction des industries de transport): Monsieur le président, les importations de véhicules, et je veux parler surtout des gros camions, au Canada l'année dernière, ont été telles que la balance totale avec les États-Unis pour les véhicules a diminué de quelque 200 million de dollars et c'est en partie la raison pour laquelle il y a eu ce renversement de données commerciales.

Dans le domaine des investissements, comme le ministre l'a dit, dans les premiers temps de l'accord, les sommes investies au Canada dépassaient de beaucoup la part de la production canadienne comparée à la production totale de l'Amérique du Nord si bien que la production du Canada augmentait et suivait de plus près notre consommation.

M. Broadbent: Nous traitons d'une façon assez familière une question d'un intérêt permanent, je ne le nie pas, mais il me semble qu'au lieu de faire un vas et vient continuel entre le pays en cause une année et celui qui est en cause l'année suivante ce qui pourrait finir par