

Questions orales

Des voix: Bravo!

M. Gillies: Je demande donc de nouveau au ministre, afin d'éviter les conjectures et de dissiper le climat d'incertitude, de dire aux Canadiens et aux personnes qui négocient des devises, quel est le niveau des réserves que le gouvernement du Canada estime convenable, compte tenu du volume de nos échanges commerciaux et de la situation actuelle. Ce faisant, il éviterait aux gens de faire des conjectures. En ne répondant pas, il fait tout le contraire.

[Français]

M. Chrétien: Monsieur le président, le dollar du Canada flotte à ce moment-ci sur le marché et il ne serait pas utile que je fasse d'autres commentaires à ce moment-ci. Lorsque nous procéderons à des activités sur le marché, nous en informerons le marché en faisant une déclaration publique. De plus je n'ai pas l'intention de spéculer sur ce sujet parce que les réserves de tous les pays fluctuent de mois en mois, et il en est ainsi pour le Canada.

* * *

● (1422)

[Traduction]

L'INDUSTRIE

L'INVESTISSEMENT DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE—L'ACCORD CANADO-AMÉRICAIN SUR L'AUTOMOBILE

M. Edward Broadbent (Oshawa-Whitby): Il est maintenant officiellement consigné au compte rendu que le ministre des Finances n'a pas l'intention de discuter de questions économiques, ni à la Chambre, ni ailleurs. Je ne suis pas sûr que cela soit rassurant, monsieur l'Orateur.

J'aimerais poser une question au ministre de l'Industrie et du Commerce. Les journaux ont rapporté aujourd'hui que la société Chrysler a annoncé une autre mise à pied de 5,000 employés. Il s'agit de la cinquième vague de mises à pied annoncée par cette société en cinq semaines environ. Cela reflète la tendance à la baisse des investissements et aux pertes d'emplois dont le Canada a été victime dans ce secteur.

Étant donné que les fonctionnaires du ministre, dans un rapport présenté à la conférence des premiers ministre ont signalé que le déficit commercial dans le secteur de l'automobile atteindrait en 1985 une moyenne annuelle de 2.5 milliards de dollars si la tendance actuelle se poursuit, j'aimerais demander au ministre s'il a pu obtenir des dirigeants de cette industrie qu'ils s'engagent à effectuer des investissements importants et précis au Canada.

L'hon. Jack H. Horner (ministre de l'Industrie et du Commerce): Monsieur l'Orateur, l'industrie canadienne de l'automobile a connu environ quatre très bonnes années. De temps à autre, la production dépasse la demande et il faut procéder à des réductions afin de permettre au marché d'absorber l'excès de production. Nous sommes en train de négocier l'ouverture de trois ou quatre usines. Nous faisons face à une concurrence très vive de la part de certains États du sud des États-Unis qui ont fait des offres très alléchantes pour ces usines d'automobiles. Voilà le problème et c'est ce dont il nous faut triompher.

[M. Gillies.]

M. Broadbent: Monsieur l'Orateur, je suppose que maintenant le ministre a eu amplement le temps de prendre connaissance de l'Accord canado-américain sur l'automobile. S'il l'a fait, il aura sûrement remarqué que le premier article de l'Accord en question stipule que l'un et l'autre des deux pays profiteront, sur une base juste et équitable, de la croissance future de cette industrie. Voilà ce à quoi les deux pays se sont engagés. La réalité, c'est que, d'après la Canadian Automotive Parts Association et la UAW, si nous faisons la moindre comparaison raisonnable, nous avons perdu quelque 20,000 emplois depuis que cet Accord est entré en vigueur.

Depuis que le président de la société Ford du Canada a annoncé, il y a quelque temps, qu'il prévoyait des investissements de 20 milliards de dollars dans cette industrie d'ici 1985, le ministre a-t-il réussi à obtenir de l'industrie qu'elle s'engage à nous donner ni plus ni moins que notre part de ces investissements, soit environ 750 millions de dollars par année?

M. Horner: Monsieur l'Orateur, je crois que le député devrait s'en tenir aux questions de doctrine. Il s'y connaît mieux qu'en chiffres.

Des voix: Bravo!

M. Hnatyshyn: Vous avez déjà dit la même chose de Trudeau.

M. Horner: Nous avons enregistré des gains nets dans le secteur de la fabrication des véhicules, et comme ce secteur crée davantage d'emplois que celui de la fabrication des pièces, il faut effectuer une soustraction pour connaître le nombre total d'emplois perdus. Comme je l'ai dit à la Chambre, nous perdons quelque 5,000 emplois par année en raison de notre déficit dans le secteur de la fabrication des pièces. En collaboration avec la société Ford et deux ou trois autres fabricants canadiens de pièces d'automobile, nous faisons tout en notre pouvoir pour résoudre ce problème, mais nous devons faire face à la concurrence des États du sud qui ont fait des offres fort alléchantes.

Nous avons présenté des offres aux sociétés Ford, Chrysler et General Motors. La balle est dans leur camp, et nous les pressons dans la mesure du possible de prendre une décision dans les meilleurs délais. Rien ne me rendrait plus heureux, monsieur l'Orateur, que d'annoncer à la Chambre, la semaine prochaine, que trois ou quatre nouvelles usines seront construites au Canada. Voilà mon objectif.

M. Broadbent: Monsieur l'Orateur, pratiquement tous les prédécesseurs du ministre ont fait le même genre de déclarations générales à propos de perspectives très encourageantes et de grands espoirs pour le futur. Mais la réalité c'est que nous n'avons toujours pas obtenu ce à quoi le Canada et les États-Unis se sont engagés à nous donner lorsqu'ils ont signé d'Accord sur l'automobile il y a plus de dix ans. Au moment où celui-ci est entré en vigueur en 1965, le ministre avait obtenu de chacune des quatre grandes sociétés établies au Canada des engagements écrits concernant leurs projets d'investissement. Pourquoi est-il incapable d'obtenir un engagement analogue maintenant que nous avons un déficit aussi considérable?