

problèmes d'énergie, et les règlements relatifs à la sécurité et au contrôle des gaz d'échappement auront des répercussions importantes sur la conception des voitures nord-américaines. Les méthodes et les matériaux ne changeront pas de façon spectaculaire mais l'industrie devra se tourner vers des matériaux plus légers qui nécessiteront la mise au point de nouvelles techniques de fabrication pour répondre aux nouvelles exigences en matière de conception, de fabrication, de coût et de poids. La fabrication deviendra de plus en plus automatisée.

Les effets cumulatifs de ces changements modifieront considérablement la structure traditionnelle de l'approvisionnement aux États-Unis. De nombreux fournisseurs de pièces et de matériaux devront s'adapter aux changements que connaît l'industrie s'ils veulent rester dans la course. Le développement de nouveaux modèles de véhicules, de nouvelles techniques et de nouvelles normes nécessitera des investissements considérables.» (I, 24:18)

Mais l'industrie canadienne ne dispose pas de l'infrastructure nécessaire pour procéder à ces changements importants, qu'il s'agisse des usines de montage ou des usines de pièces détachées. Comparées aux usines américaines de pièces détachées à forte intensité de capital dont la main-d'œuvre est plus qualifiée, les usines canadiennes ont plutôt tendance à être à forte proportion de main-d'œuvre et nécessitent des qualifications moins poussées pour produire des pièces courantes.

Les efforts de recherche et de développement déployés au Canada par les principaux fabricants d'automobiles se sont révélés largement insuffisants, et le Comité les juge totalement inacceptables. En 1975, les « quatre grands » ont affecté plus de \$2 milliards à la recherche et au développement aux États-Unis contre quelque \$5 millions au Canada. Ces fabricants canadiens ont pourtant versé au moins \$230 millions par an au compte de recherche et de développement de leur société mère. La présence aux États-Unis et non au Canada de l'essentiel des services de recherche semble être liée à l'acquisition de compétences et de techniques avancées par des entreprises qui se situent en marge de l'industrie de l'automobile. Le Canada devrait participer aux progrès technologiques, mais tout donne à penser, d'après l'évolution actuelle que les activités impliquant une plus forte intensité de capital ainsi que la fabrication de produits de haute technicité seront de plus en plus concentrées aux États-Unis.

Un autre sujet de préoccupation tient au faible taux d'investissement dans l'industrie automobile au Canada, taux qui est resté stable ou qui a baissé depuis 1970. Selon le rapport du groupe d'étude du gouvernement canadien, certains des fabricants d'automobiles se sont contentés de respecter les engagements qu'ils avaient pris lors de la signature de l'Accord. On peut donc se demander ce que ces investissements auraient été sans les garanties prévues par cet accord ou si celles-ci n'avaient été mises en place que pour quelques années. Les filiales canadiennes des trois principaux fabricants d'automobiles aux États-Unis réalisent plus de bénéfices que les sociétés mères américaines. Selon M. Dennis McDermott, les taux de rendement au Canada représentent deux fois la moyenne canadienne et presque une fois et demie celui obtenu aux États-Unis.

La politique des sociétés en matière de fixation des prix inquiète sérieusement le gouvernement canadien. Certains ont avancé que l'augmentation des bénéfices réalisés par les filiales canadiennes était liée aux différences de prix qui existent pour le même modèle de voiture entre le Canada et les États-Unis. Pour les Canadiens, cette différence qui s'élevait à 16 % à l'époque où l'Accord a été signé n'était plus