

Accord sur l'automobile

C'est essentiellement parce que l'industrie de l'automobile éprouve de très graves difficultés qu'il faudrait qu'elle ait facilement accès aux renseignements que renferment les décrets en conseil. S'il doit y avoir un débat public et un apport du public il faut que ces renseignements lui soient accessibles. Je dirais que si l'on ne peut pas prendre facilement connaissance de ces décrets en conseil, et de bien d'autres documents, il deviendra manifeste que le gouvernement canadien a continuellement renoncé aux quotas de production et permis aux fabricants d'automobile américains et à leurs filiales canadiennes de ne pas les respecter, autrement dit il a exporté des emplois canadiens. Deuxièmement, le gouvernement n'a pas exigé les paiements des droits prévus qu'étaient tenues de verser les sociétés qui n'ont pas respecté certaines garanties d'emploi pour les Canadiens. Ces droits représentent des centaines de millions de dollars de recettes publiques auxquels on a renoncé semble-t-il par décrets du conseil. Ces pays ont convenu de créer des emplois au Canada en échange d'une exonération de droit d'entrée de leurs produits et ils ont convenu en échange de cet avantage commercial de payer une indemnisation sous forme de revenu versé aux Canadiens.

Je félicite le député de cette motion parce que les Canadiens ont droit à cette information et qu'ils ont le droit d'avoir rapidement accès aux renseignements sous une forme codifiée afin d'être en mesure de participer véritablement au débat. Ce qui m'inquiète c'est qu'il semble qu'on a besoin de bien plus de renseignements qu'on n'en offre et que d'après certains indices, tous les renseignements dont on aurait besoin ne pourront jamais être obtenus au Canada. Les Canadiens désireux de jouer un rôle devront se rendre aux États-Unis où les lois sur l'information sont beaucoup moins strictes.

Citons quelques exemples tirés des auditions de la Commission américaine du Commerce international et voyons les questions que l'on a posées à la société Ford Motor. Cette société a laissé entendre que pour n'avoir pas respecté ces quotas de production au Canada elle devait à un moment donné des droits canadiens s'élevant à environ \$165 millions. La procédure que le gouvernement canadien a utilisé pour la dispenser de payer ces droits consistait à approuver un système de consignation qui permettait à Ford de remanier ces quotas de production. Ainsi, même si elle a vendu un grand nombre d'automobiles au Canada, elle a pu à un certain moment, repartir son contingentement sur plusieurs années.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que le gouvernement canadien a littéralement exporté des emplois canadiens et qu'il a renoncé aux recettes d'indemnisation d'un montant de \$165 millions qui auraient dû revenir à la population du Canada. Je puis vous citer un autre exemple tiré des travaux de la Commission du commerce international. Il s'agit de renseignements que les Canadiens devraient avoir, mais qu'ils ne peuvent obtenir facilement. Je veux parler du fait que la société General Motors n'a pas respecté ses quotas de production au Canada. La société a reconnu tout de suite lors de ces audiences de la Commission du commerce international qu'elle devait environ 6.5 millions de dollars en droits de douane aux Canadiens et que par divers stratagèmes elle avait réussi à éviter de payer ces droits. Cela me semble démontrer que l'on ne veut pas s'assurer que les Canadiens ont la part qui leur revient de l'industrie de l'automobile. Deuxièmement, le gouvernement du Canada tente vraiment de cacher les renseignements aux

Canadiens. Il est bien triste que les Canadiens en soient réduits à devoir se rendre aux États-Unis pour obtenir les renseignements dont ils ont besoin. On peut s'interroger sur quelques-unes des techniques qui permettent aux sociétés de ne pas respecter leur quota de production et le versement des droits de douane. Il semble que ce soit les fonctionnaires du ministère de l'Industrie et du Commerce et du ministère des Finances au lieu des députés élus du cabinet qui ont établi certains règlements d'entente qui ont permis aux sociétés de ne pas se plier aux exigences de la loi. Il semblerait, d'après les témoignages entendus par la Commission du commerce international, que ces fonctionnaires ont interprété la loi de telle façon qu'ils ont fait perdre aux Canadiens des recettes et des emplois que leur assuraient les quotas de production. Franchement, je pense qu'une enquête juridique devrait être instaurée pour déterminer si l'interprétation de ces fonctionnaires est juste et si ces décisions n'auraient pas dû être faites par des représentants élus plutôt que par des fonctionnaires.

Je voudrais profiter des quelques minutes qui me reste pour m'associer aux propos qu'a tenus mon préopinant. Il a dit que l'industrie de l'automobile avait été entièrement restructurée en Amérique du Nord. Ce qui c'est produit en fait c'est que la récession qui sévit aux États-Unis a restreint le marché. Les États-Unis se retrouvent avec toute la technologie propre à la fabrication des petites automobiles économiques et toute la capacité de les produire. En fait, il n'y en a aucune au Canada. L'industrie automobile canadienne est déçue de l'accord canado-américain sur l'automobile. Elle est convaincue qu'il ne donne rien. Je crois qu'aux États-Unis, étant donné la technologie qui s'y trouve déjà, on se soucie peu que l'accord donne ou non des résultats. Il se peut que nous soyons tous en train de tirer des conclusions d'un document périmé, traitant d'une industrie qui a évolué depuis lors pendant que nous nous mettions martel en tête à propos des subventions à accorder aux usines, que nous faisons vivre cette industrie de l'assistance publique en sacrifiant nos subventions à nil prix. L'industrie automobile s'est réorganisée aux États-Unis, dans un marché rétréci à ce qu'on dit, mais il n'en demeure pas moins qu'elle s'est adaptée à la situation et qu'elle dispose maintenant de toute la technologie et de toute la capacité de production voulues. Un jour, je crois qu'on nous dira «nous pouvons avoir notre pacte de l'automobile et vous pouvez vous l'accrocher». Il ne restera plus rien pour nous, mais l'industrie américaine continuera d'accumuler les profits.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): A l'ordre, je vous prie. L'heure réservée à l'étude des mesures d'initiative parlementaire étant écoulée, je quitte maintenant le fauteuil jusqu'à 8 heures.

(La séance est suspendue à 6 heures.)

● (2000)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.