

[Text]

Mr. Clermont: I am in good humour today.

The Chairman: Mr. Broadbent.

Mr. Broadbent: Mr. Chairman, I would like to discuss two matters: first, the auto trade issue raised by Mr. Hellyer. I find the Minister's answer a bit too facile. The real reason we had that deficit last year is attributed to the fact that the Americans stopped buying. If I am not mistaken, over one half of the deficit occurred in the first three quarters of last year with half of the deficit coming in the last quarter. That is the period that the Americans stopped buying. It was in the last quarter when the "energy crisis" came upon us. The interesting question, it seems to me, from the point of view of the operation of the auto pact is what happened during the preceding nine months when you still had a turn-around in trade going from a reasonable surplus in the preceding year to a substantial deficit. I must apologize, I left my papers in my office indicating the turn-around and I am going by memory. If you just take the first nine months for last year we had a turn-around in trade of over \$200 million, if I am not mistaken.

• 1145

I think I have understated that—in favour of the U.S. As I say, Mr. Minister, I think I have understated the figures; there was a very substantial turnaround, I think in the neighbourhood of \$200 million. That cannot be accounted for by the sudden falling off of American purchases due to the energy crisis. I would like to suggest that there are more serious structural implications, namely, the investment patterns in the industry during the past two years. Three years ago 85 per cent of the investment in the industry was occurring in the United States and 15 per cent in Canada, but in each of the past two years that 85 per cent figure shifted to 95 per cent, and their new investment in plants and equipment and so on, is occurring in the U.S. instead of Canada. We all know that means that in general terms we are talking about here now, unless you can find some explanatory reason why it should not, the greater expansion is going to occur where you put the investment.

It seems to me that is probably more sensible as an explanation for the turnaround in trade during the first three quarters of last year and that is what we should be concerned about here, not this short-run energy crisis, but the ongoing structural operation of the industry in the two countries. I wish the Minister would comment on that.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Gillespie: Mr. Broadbent, I mentioned that there were two reasons for the deficit last year. One was that Americans stopped buying and the second one was that Canadians were buying in unprecedented numbers. Those two factors taken together contributed to the deficit. They both worked in the same direction.

[Interpretation].

M. Clermont: Mais je suis de bonne humeur aujourd'hui.

Le président: Monsieur Broadbent.

M. Broadbent: Monsieur le président, j'aimerais parler de deux questions: tout d'abord, la question du commerce automobile soulevée par M. Hellyer. Je trouve que la réponse du ministre est un peu trop facile. La raison du déficit que nous avons connu l'année dernière est attribuée au fait que les Américains ont cessé d'acheter. Si je ne m'abuse, plus de la moitié du déficit s'est accumulé pendant les trois premiers trimestres de l'année dernière et l'autre moitié seulement au cours du dernier trimestre. C'est à cette période que les Américains ont cessé d'acheter. C'est lors du dernier trimestre que la «crise de l'énergie» a fondu sur nous. La question intéressante, me semble-t-il, du point de vue du fonctionnement du pacte de l'automobile c'est de savoir ce qui est arrivé au cours des 9 mois précédents puisqu'il y a eu un renversement de la situation dans ce secteur commercial: de l'excédent raisonnable accumulé l'année précédente, nous sommes passés à un déficit important. Je m'excuse, j'ai oublié mes papiers au bureau à propos de ce changement

et je vais essayer de m'en souvenir. Si l'on prend simplement les 9 premiers mois de l'année dernière, nous avions une marge commerciale de plus de \$200 millions, si je ne m'abuse. Je pense que j'ai d'ailleurs sous-estimé tout cela—à l'avantage des États-Unis. Oh donc, monsieur le ministre, je pense avoir donné des chiffres trop faibles; on disposait d'une marge importante, de l'ordre de 200 millions, je crois. On peut mettre cela sur le compte de la baisse soudaine des achats américains dûs à la crise de l'énergie. Il me semble qu'il doit y avoir des causes plus graves d'organisation, à savoir, le schéma de l'investissement dans cette industrie au cours des deux dernières années. Il y a trois ans, 85 p. 100 des investissements dans cette industrie se faisaient aux États-Unis et 15 p. 100 au Canada, mais pour chacune des deux dernières années, ces 85 p. 100 ont été dépassés, et c'est maintenant 95 p. 100 qui sont investis dans des usines et dans du matériel, etc., aux États-Unis au lieu d'être faits au Canada. Cela veut dire qu'en général, et je veux parler maintenant du Canada, à moins de trouver une raison valable pour m'inscrire en faux, la plus grande partie de l'exportation se produira là où on investit.

Je pense que c'est sans doute une explication plus valable pour cette marge commerciale qui a disparue au cours des trois premiers trimestres de l'année dernière et c'est pourquoi on ne devrait pas tellement mettre l'accent sur la crise de l'énergie de courte durée, mais plutôt sur le fonctionnement structurel de l'industrie dans les deux pays. J'aimerais que le Ministre nous dise ce qu'il en pense.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Gillespie: Monsieur Broadbent, j'ai dit qu'il y avait deux raisons au déficit de l'année dernière. La première était que les Américains avaient arrêté d'acheter, et la deuxième était que les Canadiens achetaient beaucoup plus qu'auparavant. Ces deux facteurs pris ensemble, ont contribué à créer ce déficit. Ils allaient tous les deux dans la même direction.