

Sud, les salaires sont inférieurs de 25% à ceux de la région de Toronto et les encouragements, tant à l'échelle de l'État que de la municipalité, ne manquent pas. Aussi grave que cette perspective puisse paraître, il semble qu'actuellement, l'essentiel du problème dépende des fabricants d'automobiles de Détroit lorsqu'ils décident de leurs sources d'approvisionnement. En 1975, 71% des pièces détachées fabriquées aux États-Unis et 29% de celles fabriquées au Canada servaient au montage de véhicules au Canada. Les quatre grands constructeurs d'automobiles qui dominent le marché font fabriquer l'essentiel de leurs pièces détachées localement ou par des usines «asservies.» Il existe en outre huit fournisseurs de pièces détachées à l'échelle multinationale. Le reste est constitué principalement de fabricants indépendants. Sur les \$3.1 milliards qui représentent la valeur des pièces importées au Canada en 1975, 67%, soit \$2 milliards revenaient aux fabricants américains d'automobiles ou à leurs filiales, 22% aux multinationales et 11% seulement aux fabricants indépendants américains. Cependant, sur le montant de \$1.3 milliard correspondant à la valeur des pièces produites au Canada, 39% revenaient aux fabricants locaux de véhicules, 36% aux filiales des huit entreprises multinationales établies au Canada et 25% à d'autres fabricants de pièces.* A la lumière de ces chiffres et compte tenu du fait que les produits fabriqués par les usines locales sont des articles de valeur, il est évident que les «quatre grands» sont les seules entreprises qui disposent des moyens financiers et techniques leur permettant de modifier sensiblement le système d'approvisionnement actuel.

Il est indéniable que les «clauses de sauvegarde» de l'Accord qui liaient le volume de la production aux ventes et à la valeur ajoutée ont poussé les fabricants d'automobiles à respecter les engagements qu'il ont pris envers le Canada en investissant dans des usines de montage à forte intensité de main-d'œuvre. Depuis la signature de l'Accord, le Canada a toujours été excédentaire dans ce domaine. Certains des grands fabricants d'automobiles se contentent apparemment de respecter leurs engagements en ce qui concerne la croissance de la production, et ils ne pourront pas être accusés d'y manquer à moins que le taux de croissance ne tombe en-dessous du niveau requis. Il s'agit donc de savoir, en définitive, si le retard pris par les fabricants canadiens de pièces détachées constitue réellement une raison de se plaindre eu égard aux objectifs «justes et équitables» de l'Accord.

Autres problèmes

Les préoccupations canadiennes en ce qui concerne le futur mode de production et d'investissement viennent encore compliquer le problème. Il est évident que l'industrie va bientôt connaître des changements d'ordre technologique sans précédent. Des usines entières devront vraisemblablement être rééquipées et réoutillées au moins une fois et peut-être deux au cours des huit prochaines années et certaines d'entre elles seront même dépassées. Il est à prévoir que les alliages en aluminium et le plastique vont remplacer l'acier. Les moteurs et les transmissions subiront des changements radicaux après 1980. Voici ce qu'a dit M. Arthur à ce sujet devant le Comité:

«L'industrie doit maintenant se conformer à certaines normes concernant la consommation d'essence et les gaz d'échappement, ainsi qu'à d'autres normes de sécurité. Les influences de la crise de l'énergie sur le consommateur, les mesures gouvernementales motivées par des

* Rapport du groupe d'étude du gouvernement canadien, pages 144 et 145.