

Accord de libre-échange Canada—États-Unis

Dans sa déclaration du jeudi 18 août à la Chambre, la députée de Hamilton-Est a conclu que j'avais accusé la ville de Hamilton de créer un danger possible pour la santé à l'aéroport international Pearson. Il suffit de lire le texte de ma déclaration dans le hansard pour s'apercevoir que ce n'est pas le cas.

La députée de Hamilton-Est a voulu assimiler la situation à un conflit opposant Toronto à Hamilton et à une question d'ordures, alors qu'il s'agit d'un problème de santé. Nous faisons face à un grave danger possible pour la santé qui pourrait avoir des conséquences pour les Canadiens et leurs animaux, particulièrement le bétail, s'il n'est pas jugulé de façon expéditive.

Je voudrais préciser aux fins du compte rendu que l'aéroport international Pearson ne se trouve pas dans les limites de Toronto, comme l'a laissé entendre la députée, mais dans la grande ville de Mississauga, et qu'il est sinon la plus importante, du moins l'une des principales portes d'entrée au Canada.

Je m'inquiète de constater qu'une question touchant la santé et la sécurité des Canadiens soit abaissée au niveau de la politique partisane. Le Canada reçoit des déchets internationaux de pays où la fièvre aphteuse fait de terribles ravages. En 1952, un seul morceau de saucisson a déclenché une épidémie de fièvre aphteuse. Aujourd'hui un goéland pourrait bien transporter un morceau de viande ainsi contaminé jusqu'à Hamilton.

Contrairement à la députée, j'ai pris de temps d'étudier la question et . . .

M. le Président: Le député a invoqué le Règlement pour clarifier une observation antérieure. Il ne doit pas en profiter pour attaquer un autre député, même implicitement. Il a probablement fait rectifier le compte rendu et il peut conclure ses remarques à condition d'être très bref.

M. Pennock: J'ai recommandé non pas que Hamilton accepte les déchets de Toronto, mais qu'elle joue un rôle de premier plan dans l'atténuation d'une crise temporaire. J'encourage la députée à se renseigner sur la question. Elle découvrira ainsi qu'il existe au Canada un très sérieux danger pour la santé que nous pouvons tous contribuer à enrayer. Si Hamilton acceptait temporairement les déchets, je serais le premier à intervenir à la Chambre pour l'en féliciter.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI DE MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE CANADA-ÉTATS-UNIS

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-130, visant la mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis d'Amérique, dont un comité législatif a fait rapport avec des propositions d'amendement, et des amendements de M. Axworthy (p. 18609).

M. Steven W. Langdon (Essex—Windsor): Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à signaler que nous souscrivons avec grand enthousiasme à ces deux amendements. Je voudrais m'arrêter à une question sur laquelle on insiste dans la dernière partie de la motion, soit que le Tribunal canadien des importations ait le pouvoir de contrôler les subventions accordées aux entreprises américaines et d'en surveiller les conséquences sur la compétitivité des entreprises canadiennes.

Ce qui, entre autres choses, m'a paru le plus ridicule dans les pourparlers entre le Canada et les États-Unis c'est que les Américains aient laissé entendre que le Canada accorde de très importantes subventions à son industrie, tandis que les États-Unis n'ont strictement rien à se reprocher à cet égard. Voilà pourquoi je voudrais rappeler officiellement certaines réalités et dénoncer certains mythes répandus par les Américains. Je commence par un article dans lequel on cite Robert Reich, éminent économiste américain qui a étudié en profondeur cette question des subventions. Il a dit à propos des États-Unis:

Quand on additionne tous les prêts bonifiés, les garanties d'emprunt, les dégrèvements d'impôt et les autres subventions, l'aide que le gouvernement des États-Unis accorde au secteur privé, même exprimée en pourcentage du PNB, fait paraître insignifiante, par comparaison, celle des Canadiens.

L'article poursuit:

Reich a constaté que 35 p. 100 de la recherche et du développement entrepris par le secteur privé aux États-Unis étaient financés, en réalité, par le gouvernement fédéral. Alors, quand les États-Unis accusent le Canada de subventionner injustement leur économie, pourquoi ne pas leur montrer ce chiffre?

Pourquoi ne pas leur montrer, surtout quand on pense que le gouvernement devra admettre, au cours des cinq à sept prochaines années, qu'il n'a pas réussi, jusqu'ici, à obtenir ce qu'il voulait dans ces négociations? Les ministres nous ont répété, l'un après l'autre, qu'ils les avaient entreprises dans le but d'obtenir l'accord des deux pays sur un code commun en matière de subventions. J'ai examiné l'Accord attentivement et je n'y ai pas trouvé ce code qui était censé harmoniser les règles du jeu entre les deux pays. Le gouvernement n'a pas atteint son objectif. Il n'a pas obtenu ce code.

● (1510)

Quelles sont les conséquences des subventions américaines pour les Canadiens en général et pour les travailleurs en particulier? Dans le cas de l'industrie de l'automobile, par exemple, elles signifient que l'usine Mazda construite aux États-Unis a reçu des subventions de 184 millions de dollars américains. La plus grande partie de cette somme a été versée sous forme d'abattements d'impôt et le reste a servi à financer l'infrastructure et la formation. Elles signifient que Chrysler et les usines Mitsubishi des États-Unis, dans lesquelles cette société détient une participation, ont reçu 175 millions de dollars, que l'usine Honda de l'Ohio a touché 130 millions, dont 124 pour l'infrastructure, et que l'usine Toyota du Kentucky en a encaissé 269. Et dire que le gouvernement n'a même pas réussi à obtenir un code des subventions commun pour nos deux pays. Quel échec! L'usine Chrysler de l'avenue Jefferson, à Détroit, située juste en face de ma circonscription, a même reçu 366 millions de dollars.