

et il serait tout à fait inutile d'avoir recours à ces pots-de-vin coûteux, car c'est bien de cela dont il s'agit au fond.

Il est clair, il me semble, que c'est le secteur des pièces qui constitue le plus grave problème de l'industrie canadienne et qui cause le déficit commercial croissant et excessif dont je parlais. Ce secteur présente de bien meilleurs avantages que celui du montage des voitures en ce qui concerne la valeur ajoutée et la création d'emplois. C'est un secteur qui devrait présenter des perspectives intéressantes pour les entreprises canadiennes indépendantes si elles pouvaient obtenir une juste part du marché de monopole régi par les constructeurs automobiles.

Comme les pièces et les accessoires représentent plus des trois quarts de la valeur du véhicule fini, ils doivent de toute évidence être inclus dans le calcul des avantages qui reviennent aux pays participants et à leurs industries.

J'estime donc que, lorsqu'il s'agit de remise des droits, le principe de la juste part devrait s'appliquer au secteur des pièces en tant qu'entité distincte du secteur du montage sur lequel porte essentiellement l'accord actuel. Cette distinction permettrait de mieux appliquer les garanties essentielles et aiderait à assurer le respect du but fondamental de l'accord.

Comme environ 60 p. 100 de la consommation totale de pièces sont produits sur place par les usines de montage ou vendus par des fournisseurs captifs, il serait tout à fait possible d'exiger, dans les conditions posées à chacun des grands constructeurs, qu'une partie suffisante des pièces soit fabriquée au Canada.

Il est temps, je pense, que le Canada encourage ses fabricants de pièces à soutenir la concurrence mondiale puisque nous en sommes à l'ère de l'automobile universelle et cela ne se fera pas tant que le gouvernement ne prendra pas l'initiative d'accorder des stimulants aux fabricants canadiens pour qu'ils obtiennent leur juste part. Nous ne pouvons plus nous permettre de rester assis à ne rien faire selon la vieille habitude du gouvernement libéral sans faire face à la réalité d'aujourd'hui, en vivant dans le passé et en nous contentant d'entreprendre étude sur étude.

La diminution de la taille et du poids des automobiles et la réduction de leur consommation d'essence, aux États-Unis et dans le monde entier, ont intensifié l'utilisation de trois matériaux. Il s'agit de l'aluminium, des plastiques et de l'acier inoxydable.

Ce sont là les points forts du Canada et cela peut nous permettre de devenir compétitifs, pas seulement chez nous, mais sur le marché mondial. Nous devons inciter les fabricants canadiens de pièces à étendre leurs activités dans le monde entier. Ils peuvent le faire. Le Canada pourrait favoriser cette expansion grâce à un programme de remise des droits de douane. Je crois que nous devrions soumissionner pour fabriquer des pièces pour le marché mondial et permettre aux constructeurs automobiles des autres pays de déduire la valeur des pièces achetées au Canada lors du calcul des droits de douane canadiens. Nous devrions songer à élargir l'application de la remise des droits pour permettre aux fabricants étrangers de déduire, pour fins de calcul des droits de douane payables au Canada, la valeur totale des pièces canadiennes utilisées dans le monde. Cela permettrait aux fabricants de pièces canadiens d'étendre leur commerce non seulement aux États-Unis, mais aussi au Japon, en Allemagne, au Royaume-Uni,

Accord sur l'automobile

en Italie et en France ainsi qu'en Amérique du Sud et en Afrique. Si nous avons une automobile universelle, la seule façon de rester compétitifs, c'est d'aller sur le marché mondial vendre nos avantages—il s'agit de nos pièces automobiles et de nos ressources naturelles. Nous ne pouvons pas compter sur l'accord de l'automobile actuellement en vigueur pour aller bien loin dans cette voie.

● (1750)

Une telle initiative contribuerait à raffermir l'économie canadienne et inciterait nos hommes d'affaires à solliciter les marchés mondiaux. La remise des droits de douane pourrait être la pierre d'angle de cette initiative. L'instauration du programme de remise des droits de douane favoriserait l'association avec des fabricants étrangers pour la fabrication de pièces en plastique et en aluminium. De même, il faudrait encourager les fabricants canadiens de pièces à former des consortiums d'exportation afin d'accroître leur position concurrentielle.

Nous pourrions donc prolonger le débat d'aujourd'hui et repasser les nombreuses options qui s'offrent à nous. C'est justement mon objectif. Il appartient au gouvernement de se prononcer sur ces options dont je viens d'exposer les grandes lignes. Il incombe donc au gouvernement de se mettre au travail. A moins qu'il ne se décide d'agir, notre industrie de l'automobile ne pourra obtenir sa juste part du marché américain où l'évolution se fait le plus sentir, et nos usines de montage et, ce qui est plus important, nos petits et moyens fabricants de pièces, seront acculés à la faillite.

J'invite donc le député à ne pas s'attarder à des rapports qui datent de trois ou quatre ans et à cesser de rechercher les décrets du conseil alors qu'il sait très bien—il est ici depuis assez longtemps—que la *Gazette du Canada* les renferme et qu'ils sont à la portée de tous les citoyens. S'il s'intéresse vraiment au sort de l'industrie automobile il devrait s'adresser au ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gray), au cabinet et au premier ministre (M. Trudeau) afin de les inciter à prendre des décisions. Il n'y a pas d'autre moyen de mieux tirer parti de ce que nous avons.

M. Ray Skelly (Comox-Powell River): Monsieur l'Orateur, je me réjouis grandement d'avoir l'occasion d'appuyer la motion proposée par le député d'en face. Je pense qu'il est nécessaire d'établir un répertoire de ces décrets du conseil qui octroient à l'industrie automobile canadienne et à l'industrie de l'auto en général une remise de droits d'importation. La seule chose que je déplore vraiment c'est que la portée de la résolution est encore trop restreinte puisqu'un plus grand nombre de données devrait être mis à la portée du public compte tenu de l'état actuel de l'industrie automobile et de l'avenir qui l'attend.

J'abonde également dans le sens des propos du député qui m'a précédé car je crois que le gouvernement s'interroge sur une question qui est déjà dépassée. L'ensemble de l'industrie automobile nord-américaine a été restructuré et nous en sommes encore aux problèmes qui datent d'une dizaine d'années et nous essayons de faire revivre ce qui est déjà révolu. Si nous ne sommes pas prêts à nous orienter vers les nouvelles perspectives notre situation ne fera qu'empirer.