

Je veux m'arrêter particulièrement aux remarques du ministre sur l'industrie de l'automobile. Elles étaient vraiment très révélatrices. Il a dit s'être entretenu avec les dirigeants des corporations. Qu'a-t-il alors appris, monsieur l'Orateur? Il a appris que la société Ford exportait des voitures des États-Unis au Canada aux termes du programme DISC. Mais, il n'y a là rien de nouveau; nous le savions déjà. Le ministre a dit avoir appris que la General Motors et la Chrysler s'étaient inscrites au programme DISC, sans préciser ce qu'elles ont l'intention de faire. Je le répète, ces renseignements ne sont pas nouveaux. Nous étions déjà au courant. Toutefois, il en a conclu, et je remarque qu'il a pesé ses mots, que les compagnies lui avaient assuré qu'à brève échéance, l'inscription de ces trois firmes au programme DISC n'aurait probablement pas d'effets significatifs pour l'industrie canadienne de l'automobile. Soit dit en toute déférence, monsieur l'Orateur, suivant l'expression employée parmi nous, il me paraît que les remarques du ministre elles-mêmes ne sont pas très significatives.

Le ministre sait fort bien que les modèles de l'an prochain et les commandes de production sont déjà établis. La loi DISC a à peine le temps d'exercer son effet sur les projets immédiats ou à court terme de l'industrie automobile. Il en arrive donc sans doute à la même conclusion que moi, puisqu'il a jugé insignifiants les effets à court terme du programme DISC sur l'industrie de l'automobile, que sa déclaration est elle-même plutôt insignifiante. Ce dont il faut nous préoccuper au sujet du programme DISC pour l'industrie de l'automobile, ce n'est pas ce qui arrivera l'an prochain, mais ce qui arrivera dans deux et trois ans.

Monsieur l'Orateur, je ne saurais offrir de remède magique, mais il me semble que nous pourrions pour le moins agir plutôt que de rester là à attendre les événements. Premièrement, monsieur l'Orateur, nous devons bien faire comprendre que la loi DISC va directement à l'encontre de l'accord sur l'automobile. On ne saurait le nier et le ministre le sait.

L'hon. M. Pepin: Je l'ai dit dix fois.

M. Broadbent: Je reconnais que le ministre l'a dit bien des fois, mais je reconnais aussi que ni lui ni son gouvernement n'ont agi. Reconnaître les faits et les modifier sont deux choses différentes. Dans ces circonstances, le gouvernement doit non seulement conserver les sauvegardes que renfermait l'Accord canado-américain sur l'automobile à l'égard de la production, mais encore insister pour que les niveaux actuels des garanties soient strictement observés. Il s'ensuivrait que les compagnies visées actuellement par l'Accord ne pourraient opérer en conformité des dispositions du programme DISC que dans des limites très strictes, puisque les dispositions de l'Accord remontent à 1964. Par-dessus tout, il faudrait que les sauvegardes que renferme l'Accord soient améliorées, afin que les Canadiens aient le droit de fabriquer des produits automobiles nord-américains en fonction de la valeur du dollar dans l'ensemble du marché nord-américain, où ils sont des consommateurs. Cela me paraît le nœud de la question.

• (2150)

Le ministre n'est pas sans savoir que le Canada consomme actuellement 8 p. 100 environ de toute la production de l'industrie automobile en Amérique du Nord alors que nous en produisons seulement 6.5 p. 100. Si l'on en faisait une question litigieuse, et il incombe au ministre d'en prendre l'initiative au lieu de se croiser les bras dans

[M. Broadbent.]

l'expectative de ce que les Américains feront, s'il faisait quelques discours au Canada ou se rendait à Washington pour dire que nous autres, Canadiens, avons le droit de ne pas produire plus que notre consommation de cette industrie, mais de produire au moins jusqu'à concurrence de la valeur de notre consommation, si cette condition figurait dans l'Accord et qu'elle était respectée, elle protégerait l'industrie automobile des effets du programme DISC.

A ce même propos, bien sûr, se rattache le point que le gouvernement américain aurait dû, s'il voulait être logique avec la loi internationale, exempter l'industrie automobile des dispositions de la loi DISC. Le ministre a déclaré encore une fois qu'il a signalé ce point à l'attention des représentants américains compétents. Mais en a-t-il fait une question politique, monsieur l'Orateur? C'est cela qui compte, bien sûr, pour ce pays et pour toute société démocratique. Le fait de s'entretenir calmement avec un adversaire politique, dans son propre pays ou ailleurs, ne signifie pas grand-chose. Je soutiens que si votre interlocuteur est convaincu de ce qu'il fait et que vous ne poussiez pas la question à l'étude jusqu'au litige en essayant de mobiliser l'opinion publique de votre côté, il vous fera un grand sourire en vous disant d'aller au diable, si vous voulez bien m'excuser, monsieur l'Orateur.

A mon avis, c'est exactement ce que M. Connally et le gouvernement américain sont en train de dire au Canada dans leurs relations commerciales avec leur industrie automobile et le programme DISC en général. Ils déclarent: «Nous serons bien contents que les Canadiens viennent à Washington pour échanger de calmes propos diplomatiques». Si le gouvernement canadien n'informe pas énergiquement le public de ce que le gouvernement américain entreprend contre cette industrie, les Américains ne modifieront bien sûr pas leur attitude. Pour obtenir un changement, le gouvernement et, dans ce cas, le ministre responsable, doit essayer de mobiliser l'opinion publique canadienne de son côté. Si le ministre agissait ainsi, nous pourrions trouver une issue avec Washington; mais s'il continue à se croiser les bras et à espérer que les Américains ne soient pas trop méchants envers nous, nous aurons toujours la portion congrue. A mon avis, les Canadiens méritent mieux que cela.

M. Blair: Dites-vous ce que font les Travailleurs unis de l'automobile.

M. Broadbent: L'honorable tête de lard désire savoir ce que font les Travailleurs unis de l'automobile. Aux États-Unis, c'est le seul syndicat important qui se soit opposé à l'adoption de mesures protectionnistes, qui ait appuyé l'accord automobile et soutenu les ouvriers syndiqués canadiens. Si le député a une deuxième question je serais heureux d'y répondre plus tard.

J'en viens à la question du prix des automobiles. Je dois dire que j'étais consterné et que j'ai remarqué que le ministre semblait l'être légèrement en traitant de cette question. Il réalisait certainement que ses arguments n'étaient pas très persuasifs. Il s'agissait de sujets évoqués par lui pendant la période des questions depuis deux mois. Son exposé n'apportait rien de nouveau. Peut-être sa position est-elle difficile. Il lui faut admettre que les constructeurs canadiens d'automobiles font des bénéfices hors de toute proportion comparés à ceux que justifieraient le marché. Il nous a cité des prix appliqués entre 1965 et 1970 en nous signalant qu'ils diminuaient légèrement depuis 1970. Il y a encore un écart important et pour une raison quelconque, dont la logique m'échappe, le ministre nous dit que les fluctuations de la valeur du