

M. Bennett a reconnu qu'il faudrait également effectuer le même redressement dans le cas du commerce des véhicules; l'excédent qui apparaît normalement dans les échanges deviendrait alors un déficit.

Il ne fait aucun doute que la balance brute des échanges actuels nous permet mal de déterminer quelles activités entraînent des excédents et lesquelles sont source de déficit dans la balance des paiements. De plus, les mouvements dans les deux sens étant évalués globalement seulement, on n'a pas une idée exacte du volume réel de la production de cette industrie. Bien que la méthode utilisée par M. Bennett rejette le système de comptabilité en partie double et ne soit utile que lorsqu'un aperçu général de l'ensemble des échanges commerciaux transfrontaliers est nécessaire, elle est tout à fait insuffisante si l'on veut examiner séparément le commerce des véhicules et celui des pièces détachées. Elle ne tient compte, par exemple, que d'une partie du commerce de ces dernières. Elle ignore les mouvements des a) pièces détachées fabriquées et montées sur des véhicules aux États-Unis puis exportées vers le Canada et b) des pièces détachées fabriquées et montées sur des véhicules au Canada puis exportées vers les États-Unis.

Le Comité propose en détail un meilleur moyen de fournir non seulement un aperçu général de la situation, mais également une ventilation du commerce des pièces détachées et des véhicules (Voir les détails à l'annexe 4). Cette méthode permet de constater là encore l'ampleur du déficit qu'accuse le Canada en matière de pièces d'origine tout en en rendant la source plus évidente. En examinant les diverses statistiques existantes, le Comité est devenu de plus en plus convaincu qu'il est nécessaire de pouvoir disposer non seulement de chiffres ventilés mais également de statistiques sur le volume des échanges commerciaux transfrontaliers. **Il recommande, par conséquent, que la balance commerciale du commerce des produits de l'automobile soit décomposée de façon à indiquer la valeur nette de la balance des pièces d'origine et le montant de la valeur ajoutée au montage.** Cette évaluation statistique améliorée permettrait d'avoir un aperçu plus précis des difficultés des fabricants canadiens de pièces détachées. A l'échelle nord-américaine, la part canadienne du marché des pièces d'origine a été inférieure à la consommation qui en est faite par les fabricants canadiens. M. Doug Arthur, du ministère de l'Industrie et du Commerce, a déclaré au Comité que, même si l'industrie canadienne des pièces détachées a connu un essor considérable au cours de la période visée par l'Accord, cet essor n'avait pas été proportionnel à l'accroissement de consommation des pièces d'origine.* En 1975, la part canadienne de la production nord-américaine dans ce secteur s'élevait à 7% tandis que celle de la consommation nord-américaine atteignait 12%. Il semble donc que les fabricants canadiens de pièces détachées perdent peu à peu du terrain sur le marché canadien dont ils détenaient pourtant 29% en 1975 et, après une croissance soutenue vers la fin des années 60, ils semblent également régresser sur le marché américain.

Cette perte de croissance est en partie due au fait que des pièces détachées sont fabriquées de plus en plus dans des usines non syndiquées au sud des États-Unis où les coûts salariaux sont moins élevés, si bien que les fabricants canadiens ne se trouvent plus en concurrence avec des usines implantées près de la frontière. Dans le

* Ces déclarations ont été confirmées par l'étude sur l'industrie automobile en Amérique du Nord qu'a effectué un groupe gouvernemental. Cette étude a été poursuivie en même temps qu'une étude américaine à la suite d'un accord conclu en décembre 1974 entre le Premier ministre, M. Trudeau, et le président Ford.