

Les crédits

le. Je crois vraiment que nous devons envisager certaines de ces mesures si nous voulons protéger nos emplois.

Les gens diront que, si nous limitons la concurrence, nous en souffrirons sur le plan de la compétitivité parce que nous ne serons pas aussi productifs et que nous n'aurons pas la même qualité. Nous pouvons surmonter ces obstacles en travaillant étroitement avec nos fabricants d'automobiles pour nous assurer qu'ils sont de calibre mondial.

Je suis impressionné de voir que, au cours des dernières années, sous la menace de la concurrence japonaise, nous avons augmenté notre productivité et amélioré la qualité de nos produits jusqu'à un point où les voitures nord-américaines sont devenues de bonnes voitures. Commençons à rapatrier les emplois et continuons à faire des progrès sur le plan de la qualité et de la productivité.

Aurons-nous des règles relatives au contenu canadien, et non pas seulement des règles relatives au contenu nord-américain, dans une zone nord-américaine de libre-échange? Si nous n'avons pas de telles règles, nous nous retrouverons exactement dans la même position où nous sommes aujourd'hui. Actuellement, aux termes de l'Accord de libre-échange avec les États-Unis, les trois grands fabricants peuvent cesser de produire au Canada. Ils n'ont pas à acheter de pièces canadiennes et, après 1998, lorsque tous les droits de douane auront été supprimés graduellement, ils pourraient expédier des produits en franchise au Canada sans avoir un seul emploi dans notre pays. Voilà comment fonctionne le régime actuel.

Autrement dit, l'Accord de libre-échange a effacé le Pacte de l'automobile. Selon le pacte, étant donné que les Américains avaient accès au marché canadien, ils devaient créer un certain nombre d'emplois ici. Pour chaque véhicule qu'ils faisaient entrer en franchise au Canada, ils devaient en fabriquer un ici au pays. Un certain degré de protectionnisme était offert en contrepartie d'emplois.

C'est aussi ce que nous faisons aujourd'hui dans le contexte d'un accord de libre-échange nord-américain. Il n'a jamais été question d'autoriser un système de libre-échange illimité sur une base globale. Nous voulions instaurer un tarif commun à l'égard des automobiles importées. Nous ne laisserons pas les étrangers avoir accès à nos marchés sans payer des droits. Ce que nous avons dit en tant que groupe nord-américain, c'est que nous ne sommes pas en faveur du libre-échange: nous sommes en faveur d'établir certaines barrières pour contrôler les importations de l'étranger.

Il ne faut pas prétendre que nous sommes emportés dans un mouvement de mondialisation et que nous participons au libre-échange lorsque nous disons que, en tant que groupe, nous allons établir des barrières communes. Nous avons établi les règles du jeu: des mesures protectionnistes en échange d'emplois. Il faut veiller à obtenir

notre juste part d'emplois. Voilà pourquoi une barrière nord-américaine commune contre les importations étrangères est une solution possible. De même, le fait de s'assurer qu'une partie du contenu soit canadien permet de faire en sorte que le Canada ait sa juste part d'emplois dans l'industrie de l'automobile.

Je propose que nous rétablissions ce que nous avions en vertu du Pacte de l'auto, c'est-à-dire des garanties qui assuraient des emplois aux Canadiens. En d'autres mots, nous ne voulons pas céder tous les emplois de cette industrie au Canada en permettant à nos partenaires nord-américains d'expédier leurs produits en franchise dans notre pays. Assurons-nous d'abord que nos partenaires créent un certain nombre d'emplois au Canada. Pourquoi est-ce important? Parce qu'à l'heure actuelle, nous n'avons pas des règles du jeu parfaitement équitables.

Les trois grands de l'industrie de l'automobile, GM, Chrysler et Ford, ne sont pas des compagnies canadiennes. Ces entreprises sont situées aux États-Unis. Elles font l'objet de pressions de la part du gouvernement américain. Elles font aussi l'objet de pressions de la part de syndicats beaucoup plus puissants. Lorsque viendra le moment de fermer des usines, il y a tout lieu de penser que nous n'aurons pas le même poids que les États-Unis pour faire en sorte de préserver notre juste part d'emplois.

Regardez ce qui se passe depuis trois ans. Nous avons perdu des emplois dans le secteur de l'automobile à un rythme deux fois et un tiers plus élevé qu'aux États-Unis. Voilà pourquoi, dans le cadre de ces discussions, aucun secteur n'est plus important que celui de l'industrie de l'automobile. Je tiens à ce que le gouvernement se montre réaliste en ce qui a trait aux normes internationales, et qu'il sache défendre les intérêts des Canadiens et des travailleurs de l'automobile au Canada.

M. Patrick Boyer (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale): Monsieur le Président, le député de Willowdale a dit à un moment donné qu'il acceptait les notions de libre-échange, d'égalité des règles pour tous et de compétitivité sur le marché mondial. Ailleurs dans son intervention, il a préconisé un protectionnisme nord-américain pour préserver les emplois dans l'industrie automobile.

J'aurais en fait deux questions à poser au député. Je ne veux aucunement laisser entendre que le député de Willowdale manipule l'information avec malveillance. Je crois qu'il veut obtenir de l'information.

Une voix: Eh bien, allez-y!

M. Boyer: Répondant à un autre député d'Etobicoke, je me félicite de la motion qui est à l'étude cet après-midi. Elle nous donne l'occasion de discuter de certaines de ces questions.