

Chrysler Canada

[Français]

En résumé, madame le Président, la décision du gouvernement fédéral d'octroyer à la Chrysler la garantie d'un prêt de 200 millions de dollars, en retour d'investissements d'environ 1 milliard de dollars d'ici 1985, aidera à maintenir 40,000 emplois répartis partout au pays. Par exemple, la Chrysler emploie au moins 4,000 personnes au Québec seulement dans son réseau de concessionnaires, sans compter les employés de ses fournisseurs québécois de pièces détachées. Cette décision s'inscrit dans le cadre d'une politique industrielle nationale qui s'est manifestée tout récemment dans les secteurs de l'électronique et de l'aéronautique et dont un des grands objectifs est d'assurer le développement équilibré de toutes les régions du Canada.

Bien qu'il subsiste un élément de risque, je crois que dans l'ensemble l'aboutissement de nos négociations avec la Chrysler est un arrangement équitable pour les travailleurs canadiens et pour l'économie du pays tout entier.

[Traduction]

Je tiens à redire que bien qu'il existe encore un élément de risque, et quoi qu'il y ait de sérieux problèmes d'adaptation dans toute l'industrie automobile de l'Amérique du Nord, nos négociations ont permis de réaliser un arrangement équitable et juste pour l'économie canadienne et pour les travailleurs canadiens.

Des voix: Bravo!

M. Bill Kempling (Burlington): Madame le Président, le ministre vient de passer un quart d'heure à consigner au compte rendu un communiqué qui a été rendu public samedi dernier. Je me demande pourquoi il a agi ainsi, outre le fait qu'il voulait faire perdre son temps à la Chambre.

M. Laniel: Pour vous mettre au courant des faits.

M. Kempling: Ces faits figuraient déjà dans la déclaration que le ministre a faite samedi. Les journaux en ont parlé samedi, lundi et mardi. Je suis étonné que le ministre ait pris la parole aujourd'hui pour faire une déclaration. On ne nous en a pas remis d'exemplaire et ce n'est qu'à la période des questions que nous avons appris que le ministre avait l'intention de faire une déclaration à la Chambre. La courtoisie veut qu'on prévienne les députés des autres partis quand on a l'intention de faire ce genre d'intervention.

Dans sa déclaration, le ministre a tracé un triste bilan de l'industrie automobile dans notre pays. Il a expliqué à la Chambre que les difficultés de la société Chrysler étaient liées à celle de son partenaire américain. Mais le fait est que Ford Motor Company et General Motors sont également en proie à des difficultés cette année. Le ministre connaît ces faits aussi bien que moi.

Le Canada est le seul pays occidental que je connaisse qui fabrique des automobiles et ne publie pas de rapport sur cette industrie. En fait, nous tirons la majeure partie de nos renseignements concernant notre industrie de l'automobile du rapport que le secrétaire au commerce américain prépare tous les ans à l'intention du président des États-Unis. Je me souviens que cette question a fait l'objet d'une discussion à la Chambre en 1974 avec le ministre de l'industrie et du commerce de l'époque. Celui-ci nous dit alors qu'un comité du ministère de l'Industrie et du Commerce et les porte-parole de l'industrie américaine de l'automobile devaient se rencontrer pour tâcher

de s'entendre sur les chiffres, car chaque fois que le président reçoit son rapport, la Chambre des communes est le théâtre de tout un charivari à cause de l'écart entre les chiffres.

En fait, quand on examine la façon dont ces données sont réunies, on constate d'étranges choses. Ainsi, on apprend que les pièces d'automobile sont produites et importées au Canada en vrac. Elles sont ensuite préparées et triées dans les usines de la Livingston Company dans le sud-ouest et le centre de l'Ontario. Les pièces nécessaires à la construction d'automobiles au Canada sont expédiées aux différentes usines, et celles qui ne sont pas nécessaires sont exportées. Ces exportations figurent dans les données de Statistique Canada au titre d'exportations d'automobiles, alors qu'elles n'en sont pas en réalité. En fait, les chiffres de Statistique Canada en matière d'exportation et de production d'automobiles au Canada sont absolument faux. On n'a naturellement pas cherché à les corriger. Nous sommes au courant d'autres cas où des voitures fabriquées aux États-Unis ont été introduites au Canada, les roues en ont été enlevées, on les a mises dans des caisses pour ensuite les réexporter sous l'appellation de véhicules fabriqués au Canada. Ce n'est pas ainsi que les choses devraient se passer.

Ce à quoi je veux en venir c'est que si, en 1974, le gouvernement avait mis sur pied un système de collecte de données sur l'industrie automobile au Canada, nous ne nous trouverions peut-être pas dans cette situation aujourd'hui. Peut-être, comme le ministre l'a dit, la tendance des consommateurs canadiens à acheter des autos plus petites, plus légères, consommant moins de carburant, se serait déjà dessinée depuis longtemps. Nous savons, et tout le monde au Canada le sait, que les difficultés de Chrysler aux États-Unis sont dues à de mauvaises décisions gestionnelles. Personnellement, je n'ai guère de sympathie pour les responsables de mauvaises décisions gestionnelles.

J'admets que nous ne pouvons laisser jeter sur le pavé les travailleurs concernés, ce qui se passerait si Chrysler devait faire faillite. Je reconnais que nous devons prendre des mesures pour redresser la situation. Il n'en demeure pas moins que les palabres n'en finissent pas depuis huit ans au sujet du Pacte de l'automobile, de l'industrie des pièces automobiles, du redressement des chiffres et des nombres, et pourtant, autant que je sache, rien n'a été pratiquement accompli.

● (1620)

Nous savons, par exemple, que les Américains détiennent 75 p. 100 du secteur de la fabrication des pièces d'automobiles au Canada; pourtant je ne vois rien dans ce qu'a dit le ministre qui indique que nous allons de quelque façon nous assurer que la nouvelle fourgonnette et la nouvelle voiture économique en carburant que Chrysler va sortir auront un certain contenu nord-américain, de sorte que l'aide consentie servira uniquement en Amérique du Nord. Nous ne savons pas, par exemple, si Chrysler ne va pas s'apercevoir qu'elle peut acheter certaines pièces meilleur marché en dehors de l'Amérique du Nord, après quoi elle mettra le gouvernement devant le fait accompli.