

Tarif des douanes

Je suis allé à Windsor vendredi dernier, où j'ai visité une société canadienne qui s'appelle *Tri-Way Machine Ltd.* Elle construit ou réalise des chaînes de montage, destinées essentiellement à Ford, GM et Chrysler pour leurs usines de construction automobile du Canada et des États-Unis. Voilà que sur le plancher de l'usine il y avait une énorme chaîne de montage. Elle est construite là, démontée, expédiée chez l'utilisateur, puis remontée. C'est un très chic type nommé Joel Jones qui dirige cette société de premier ordre. Je lui ai demandé où s'en allait cette chaîne de montage pour pièces automobiles. Il m'a dit qu'elle allait au Mexique.

Donc, quand le député d'Ottawa-Centre présente un amendement pour bien préciser au projet de loi C-87 que les biens fabriqués en tout ou en partie au Mexique ne seront pas considérés comme provenant des États-Unis, il ne parle pas d'une éventualité aléatoire. Il traite, comme il le sait je pense, d'un problème qui est déjà là.

Il y a eu un fort mouvement de fuite de l'industrie américaine des pièces automobiles vers le Mexique. Les milieux d'affaires américains veulent profiter de sa main-d'œuvre à très bon marché. L'industrie américaine ouvre de nouvelles usines au Mexique pour profiter d'une main-d'œuvre très bon marché.

● (1140)

Aux termes de l'accord de libre-échange que nous avons accepté, la règle sur les pièces qui entrent dans la fabrication de voitures ne parle plus de contenu canadien mais bien de contenu nord-américain. Il n'est donc plus obligatoire que 50 p. 100 des pièces entrant dans la fabrication de véhicules canadiens viennent du Canada. Il suffit d'assurer le contenu nord-américain et non plus canadien. Que se passera-t-il? Les pièces fabriquées par l'industrie américaine au Mexique grâce à une main-d'œuvre bon marché—c'est scandaleux, mais ces travailleurs sont payés trois fois rien, si on compare leur salaire à celui qui est versé au Canada—comptent désormais comme contenu nord-américain. Cela se produit déjà. Les fabricants de pièces canadiens et américains qui fournissent les pièces des véhicules nord-américains fabriqués de part et d'autre de la frontière subiront des pertes importantes. Voilà ce qui va se passer.

J'ignore dans quelle mesure le député d'Ottawa-Centre est conscient de l'importance de l'amendement qu'il vient de proposer aujourd'hui, mais j'approuve sa proposition. Il ne se préoccupe pas d'une situation hypothétique qui pourrait se présenter un jour ou l'autre, il ne parle pas de simples risques de perte d'emplois pour les Canadiens. Son amendement porte en fait sur une situation qu'on observe déjà aujourd'hui.

Si l'on évalue les échanges commerciaux actuels entre le Canada et le Mexique, on constatera que la valeur des pièces automobiles importées directement du Mexique au Canada—sans tenir compte de ce qui passe par les États-Unis—dépasse la valeur de toutes les exportations canadiennes au Mexique et

que notre déficit commercial avec le Mexique augmente d'une façon vertigineuse.

A mon avis, à moins que cet amendement très raisonnable ne soit apporté au projet de loi C-87, et je ne puis concevoir que le gouvernement n'accepte pas au moins cet amendement, nous verrons augmenter le volume des exportations mexicaines de pièces d'automobile, exportations qui feront disparaître des emplois au Canada et diminuer l'effort de fabrication au Canada. J'abonde dans le même sens que le député. Si nous voulons avoir, et c'est parfaitement normal, de saines relations commerciales avec le Mexique, pays important de l'Amérique du Nord qui a le droit de participer au commerce mondial, que ce soit à la faveur d'accords conclus entre le Canada et le Mexique. Nous ne voulons pas de ces manoeuvres retorses qui feront disparaître des emplois au Canada et affaibliront ce secteur de la fabrication, à l'insu du gouvernement, de l'industrie et des Canadiens.

J'espère que le ministre va se lever et montrer qu'il n'est pas sectaire. Je ne l'ai pas attaqué à propos de ce projet de loi. Montrera-t-il qu'il sait apprécier qu'un problème lui soit présenté convenablement et intelligemment, et fera-t-il savoir à la Chambre que cet amendement sera accepté tel quel, parce qu'il sert la Chambre des communes et tous les Canadiens, mais en particulier ceux du secteur de la fabrication des pièces automobiles qui, plus que jamais, sont en danger en raison de l'initiative du gouvernement concernant le libre-échange? On fait une faveur au gouvernement, j'espère qu'il aura le bon goût de le reconnaître.

L'hon. Tom Hockin (ministre d'État (Finances)): Je désire répondre aux observations des deux députés et parler de la motion.

C'est l'une des plus importantes mesures législatives dont cette législature aura à s'occuper, puisqu'elle vise à harmoniser notre système des tarifs douaniers pour une décennie et plus. C'est un document important sur le plan historique, qui a été préparé en collaboration avec toutes les autres nations commerçantes du monde. Il y a presque 10 ans que l'on travaille à cette harmonisation. C'est l'un des plus importants projets de loi apolitiques que cette législature étudiera, et voilà qu'il est retardé par cette motion dont je vais parler incessamment.

Les observations du député de Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe (M. Tobin) seraient importantes si la motion était nécessaire, mais il se trouve qu'elle n'est pas nécessaire pour accomplir ce que veut le député.

La mesure législative amène des changements massifs et elle doit être en place le 1^{er} janvier. Nous harmonisons l'ensemble de notre système des tarifs douaniers avec ceux de nos partenaires commerciaux.

M. Cassidy: Les Américains ne mettront pas le système en place le 1^{er} janvier.