

Accord sur l'automobile

Au cours de son exposé, le député s'est reporté essentiellement aux recommandations concernant l'industrie automobile qui figurent dans le rapport que la commission d'enquête Simon Reisman a déposé en 1978. Apparemment, cette commission d'enquête a mis peut-être deux ou trois ans à rassembler les données de ce rapport. L'industrie de l'automobile dont traite le rapport est donc celle des années 1975 ou 1976. J'ignore où le député de Vaudreuil (M. Herbert) a passé les quatre ou cinq dernières années, mais je puis lui dire que la situation de l'industrie de l'automobile a bien changé. En fait, sa situation s'est surtout détériorée depuis un an ou deux, ce qui explique pourquoi les responsables au Canada, en Amérique du Nord et partout de par le monde cherchent tant à l'améliorer sous plusieurs aspects.

Si la situation de l'industrie automobile en Amérique du Nord a beaucoup changé, c'est vraisemblablement dû en grande partie au fait que les fabricants étrangers ont réussi à exporter de plus en plus de leurs voitures sur notre marché. Ainsi, les fabricants japonais ont accaparé 27 p. 100 du marché en Amérique du Nord.

Les gens semblent préférer maintenant les petites voitures qui consomment moins d'essence. Depuis quelques semaines, nous lisons dans les journaux que les fabricants américains ont mis en circulation de nouveaux modèles, y compris le Ford Escort, le Mercury Lynx, la voiture K de Chrysler, le Dodge Aries, et la voiture J de General Motors. Autrement dit, la tendance est à la voiture universelle. Je ne puis comprendre que le député ait pu élaborer son exposé à partir d'un rapport désuet qui ne correspond plus du tout à la réalité.

● (1740)

La conjoncture est totalement différente. J'ignore où le député pouvait être pendant cette période. L'industrie automobile ayant radicalement changé, les solutions possibles sont différentes de celles que l'on pouvait envisager il y a trois ou quatre ans. Il me semble que la solution qu'il faudrait considérer et que le Parlement devrait étudier très bientôt viserait à s'assurer que le Canada, de concert avec les États-Unis, soit en mesure de mettre à jour le traité de l'automobile désuet et insatisfaisant qui est en vigueur depuis 1965.

Le traité de l'automobile permet d'exempter des droits de douane les automobiles et les pièces d'automobiles qui franchissent la frontière canado-américaine, pourvu que soient respectées certaines exigences comme le taux de ventes par rapport à la production et le contenu nord-américain. Traditionnellement, le Canada enregistre un léger surplus au chapitre des véhicules prêts à livrer. En fait, en 1979, ce surplus a été de quelque 800 millions de dollars. Toutefois, nous subissons au Canada un très important déficit en ce qui a trait aux pièces—plus de 4 milliards de dollars en 1979 seulement, de sorte que le déficit global de l'industrie automobile canadienne vis-à-vis des États-Unis, y compris les pneus, a atteint l'année dernière le chiffre record de 3.12 milliards de dollars.

Le déficit cumulatif depuis 1965 dépasse les 11 milliards de dollars et il croît toujours. Si nous voulons aider l'industrie, il est inutile de nous tourner vers les années 1978, 1977 et 1976. Nous devons nous concentrer sur le présent et l'avenir, sur ce que nous pouvons et devrions faire. Pour ma part, j'estime que l'accord de l'automobile doit être mis à jour. J'y reviendrai dans quelques instants, car il s'agit là d'une entreprise à long terme. Cela ne peut se faire du jour au lendemain.

Par contre, ce qui devrait se produire du jour au lendemain c'est la mise en place de certains programmes bien précis, à condition toutefois que le gouvernement veuille bien sortir de sa torpeur et commencer à se concentrer sur les mesures qui peuvent être prises pour aider l'industrie de l'automobile au Canada. Des dizaines de milliers de Canadiens chôment parce que le gouvernement refuse d'agir. Des centaines d'usines un peu partout au Canada ratent des ventes et sont en perte de productivité. Alors que des douzaines d'usines canadiennes font faillite parce que le gouvernement actuel ne fait rien, le député nous parle de remise de droits et il nous cite des déclarations faites lors d'une enquête tenue en 1978. Je n'arrive tout simplement pas à suivre le cheminement de sa pensée à cet égard.

Je n'ai pas le temps aujourd'hui d'exposer dans le détail les mesures que le gouvernement pourrait prendre. J'espère pouvoir le faire très bientôt. J'espère refléter non seulement ma propre opinion, mais aussi l'opinion du parti progressiste conservateur. Le premier pas que le gouvernement pourrait faire n'est pas de taille mais il contribuerait malgré tout à alléger les difficultés que connaît ce secteur. Cette mesure consisterait à supprimer la taxe fédérale d'accise de 9 p. 100, ce qui contribuerait au moins à stimuler les ventes de voitures nord-américaines. Je propose que cette mesure ne s'applique qu'aux voitures nord-américaines.

La deuxième mesure est beaucoup plus importante, mais elle ne devrait être que provisoire; elle devrait être en vigueur jusqu'à la refonte du pacte de l'automobile. Cette mesure consiste à ramener les contingents sur les voitures importées au niveau de 1975 ou de 1976, car ils étaient alors beaucoup moins élevés et les importations ne nuisaient pas autant à notre industrie que maintenant. Je suis allé à Washington et à Detroit pour voir ce que faisaient les Américains lorsque l'industrie automobile est en régression, et elle l'est depuis deux ans. Je suis convaincu que les fabricants d'automobiles américains arriveront à résoudre les problèmes qui découlent non seulement de la récession qui s'est abattue sur nos deux pays mais aussi de la concurrence des voitures importées qui ont fait baisser les ventes en Amérique du Nord.

Nous devons nous assurer que le Canada obtiendra sa juste part de ce regain d'enthousiasme des constructeurs automobiles américains au sujet d'une voiture universelle, mais je ne pense pas que ce sera le cas. En fait, je suis convaincu que le Canada ne recevra pas sa juste part tant que nous n'aurons pas modifié et reformulé cet accord désuet.

Le gouvernement libéral, qu'il s'agisse de l'actuel gouvernement ou de celui qui était en place avant les quelques mois durant lesquels nous avons été au pouvoir, a effectivement renoncé au contrôle de l'industrie automobile du Canada et rend maintenant cette industrie dépendante des quelques concessions qu'elle peut arracher aux constructeurs américains dans les limites fixées par l'accord sur l'automobile. On constate la faiblesse de la position de négociation des Canadiens dans le fait que les différents gouvernements se lancent dans ce qu'on appelle les enchères aux subventions. Celles-ci visent à inciter les constructeurs à implanter de nouvelles usines au Canada plutôt qu'aux États-Unis. C'est une bonne chose en soi, mais si l'accord fonctionnait vraiment, le Canada recevrait automatiquement sa quote-part des nouveaux investissements