

[Texte]

• 1545

Mr. Simmons: Why would the car industry not get around it in the same way it is getting around the issue of incentives now, where you have a rider that says that if there are further incentives later on then you will benefit from them? Why could you not say to the people in the last quarter that you will sell them to them at the 1991 prices?

Mr. Israel: If we look at the profit picture of the big three and see what it has cost in incentives, there is a limit. It is an affordability question as to just how much the manufacturers are going to be "incentivizing" the price of a car. If we anticipate that high interest rates are going to be with us during 1990—and basically that is what we are doing today, we are incentivizing a vehicle down to 10.9% or 11.9% interest rates—just from an affordability standpoint the car manufacturers are not going to be able further to incentivize that vehicle to cover GST during the transition period.

Mr. Simmons: No, but you cannot have your cake and eat it too, in a sense. If you want to reduce your inventory during that last quarter, there is only one way to do it, and that is to sell some vehicles. You cannot reasonably expect the consumer, if he believes there is going to be a reduction post January 1991, to rush out just to help you to reduce inventory. So what is your solution? How would you see that being resolved?

Mr. Israel: We recognize that we are going to have to work with our dealers. The impact on the fourth quarter is most probably going to be greater at the dealer and distribution level than at the manufacturing level. If you look at the Big Three and you break out production versus what ends up in Canada versus the States, a significant percentage of the production will be shipped to the States and what we are talking about as far as GST is concerned becomes irrelevant.

But for units sold through our dealers here in Canada, we are going to have to work with them to keep them going. We feel that at the low end of the market, in the sub-compact and the compact vehicles, where the price differential naturally is lower because of the base price of the car, we are most probably going to be able to work with the dealer and come up with some creative programs to get them through.

At the other end of the scale, where we are talking about the full-price car, which is at the higher price, which has the larger differential between the FST and the GST, there are not enough dollars in our treasury to take care of that problem. Maybe there are for Ford or GM, but we have not yet figured out a way to handle that.

Mr. Simmons: Maybe my question did not get through the first time. Let me try it one other way. You raise it here as a problem that we—and I guess more specifically, the government—ought to be seized with. What can the government do? I understand there is a problem here.

Mr. Israel: Yes.

Mr. Simmons: If you assume the price is going to go down, I understand there is a problem of moving inventory late in 1990. In raising it here, what do you expect this committee—or maybe, more specifically, the government—to do about it to address the problem?

[Traduction]

M. Simmons: Pourquoi ne pas résoudre le problème de la même manière que vous le faites actuellement pour les incitations, c'est-à-dire en appliquant une clause disant au consommateur qu'il bénéficiera de toute autre incitation pouvant être octroyée plus tard? Pourquoi ne dites-vous pas à vos clients éventuels du dernier trimestre de 1990 qu'ils pourront bénéficier des prix de 1991?

M. Israel: Il y a cependant une limite à ce que nous pouvons faire en matière d'incitations, et l'analyse de nos profits vous le montrera très rapidement. Les fabricants ne peuvent pas constamment fournir des incitations sur le prix des voitures. Si nous estimons que les taux d'intérêt resteront élevés pendant toute l'année, et c'est ce que nous faisons actuellement quand nous offrons comme incitation des taux d'intérêt de 10,9 p. 100, ou de 11,9 p. 100, nous ne pouvons pas en plus assumer les frais d'incitations complémentaires pour couvrir le passage à la TPS.

M. Simmons: Non, mais vous ne pouvez pas non plus avoir le beurre et l'argent du beurre. Si vous voulez réduire vos stocks durant le dernier trimestre de l'année, vous ne pourrez le faire qu'en vendant des véhicules. Vous ne pouvez pas espérer que le consommateur se précipite pour vous en acheter s'il estime que les prix baisseront à partir du 1^{er} janvier 1991. Quelle est donc la solution?

M. Israel: Nous savons que nous allons devoir collaborer avec le concessionnaire. L'incidence du quatrième trimestre sera probablement plus forte sur les concessionnaires que sur les fabricants. Si on examine la destination de la production canadienne des trois grands, entre le Canada et les États-Unis, on constate qu'une partie importante de cette production est destinée aux États-Unis, ou la TVF n'a strictement aucune influence.

Nous allons donc devoir collaborer avec nos concessionnaires du Canada pour stimuler les ventes. En ce qui concerne le bas de gamme, c'est à dire les modèles compacts et sous-compacts, où la différence de prix est naturellement moins élevée puisque le prix de base du véhicule l'est aussi, nous allons probablement devoir collaborer avec les concessionnaires pour imaginer de nouvelles solutions.

En ce qui concerne l'autre bout de la gamme, c'est-à-dire les véhicules plus coûteux, où la différence entre la TFV et la TPS sera plus importante, nous n'avons pas suffisamment d'argent en caisse pour résoudre le problème. Peut-être que Ford ou GM ont assez d'argent, ce n'est pas notre cas.

M. Simmons: Peut-être n'avez-vous pas bien saisi ma question. Je recommence. Vous évoquez ce problème devant notre comité pour nous faire comprendre que le gouvernement, si je ne me trompe, devrait s'en occuper. Que peut-il faire? Je comprends qu'il y a un problème.

M. Israel: Oui.

M. Simmons: Si les consommateurs croient que les prix vont diminuer, il est évident que vous aurez des difficultés à vendre vos voitures à la fin de l'année. Si vous évoquez ce problème devant nous, c'est parce que vous espérez que le comité ou, précisément, le gouvernement, pourra intervenir. Comment?