



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## Comité permanent du commerce international

---

CIIT • NUMÉRO 006 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 8 mars 2016**

**Président**

L'honorable Mark Eyking



## Comité permanent du commerce international

Le mardi 8 mars 2016

•(0845)

[Traduction]

**Le président (L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.)):** Bonjour à tous et bon retour. J'espère que vous avez eu une semaine fructueuse dans vos circonscriptions respectives.

Nous poursuivons ce matin notre étude du PTP, des effets que celui-ci aura sur les particuliers et les entreprises, et des débouchés qu'il présente.

Grâce à l'étude par secteur, nos travaux avancent bien. Nous en avons déjà traité un grand nombre et nous parlerons aujourd'hui de l'industrie de l'automobile. La séance se divisera en deux parties. Ce matin, nous entendrons les représentants d'Unifor et de Ford. Nous donnons habituellement aux témoins cinq minutes, mais ils peuvent en prendre un peu moins ou un peu plus. Ce qui compte c'est l'information qu'ils nous fournissent. Nous passerons ensuite aux rondes de questions.

Qui veut commencer, le représentant d'Unifor ou celui de Ford?

**M. Jerry Dias (président national, Unifor):** Mon illustre amie peut commencer.

**Le président:** D'accord. Vous avez la parole, madame Craig.

**Mme Dianne Craig (présidente et chef de la direction, Ford du Canada Limitée):** Merci de l'occasion que vous donnez à Ford du Canada d'exprimer son opinion sur les dispositions de l'Accord de partenariat transpacifique touchant le secteur automobile. Ford Motor Company est un leader mondial de l'industrie automobile. La compagnie a été fondée en 1903 et emploie aujourd'hui 199 000 personnes dans 67 usines réparties dans le monde entier. Elle produit et vend des véhicules sur plus de 200 marchés internationaux. Globalement, Ford exporte plus de 40 % de ses véhicules dans le monde entier.

Cela fait 112 ans que Ford fait partie de l'économie canadienne. L'entreprise offre des emplois de grande qualité qui soutiennent la classe moyenne. Elle emploie 8 200 hommes et femmes dans trois usines de montage de véhicules et de fabrication de moteurs, dans deux centres de recherche et de développement, et dans deux centres de distribution de pièces. Chaque année, elle achète plus de 5 milliards de dollars en pièces de rechange auprès de fournisseurs canadiens, et son réseau de 425 détaillants emploie 19 000 personnes dans les collectivités de tout le Canada.

Depuis 2000, Ford a investi plus de 12 milliards de dollars dans ses opérations au Canada, dont 700 millions à Oakville, où l'on fabrique le modèle Edge destiné aux marchés mondiaux, ainsi que les véhicules avec conduite à droite et les véhicules diesel que nous exportons aujourd'hui en Europe. Les échanges et les politiques en la matière ont d'immenses conséquences sur le succès des opérations canadiennes, car 100 % de nos moteurs et 90 % de nos véhicules sont exportés dans le monde, notamment en Chine, en Amérique du Sud et aujourd'hui en Europe.

Ford a été l'une des premières entreprises à appuyer publiquement l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne. Chez Ford, nous ne sommes pas simplement des théoriciens du commerce, nous le pratiquons. C'est la raison pour laquelle nous avons appuyé chaque accord de libre-échange ratifié par le gouvernement canadien, à l'exception de celui qui a été conclu avec la Corée. En fait, c'est le secteur automobile, et plus précisément le Pacte de l'automobile Canada-États-Unis de 1965, qui a été le fondement de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, suivi par l'Accord de libre-échange nord-américain. À la suite de ces accords historiques, l'industrie de l'automobile canadienne est entièrement intégrée à l'industrie automobile nord-américaine, permettant ainsi au Canada de réaliser des économies d'échelle qui renforcent la compétitivité à l'échelle internationale.

L'industrie automobile canadienne est à un tournant très important au sein d'une industrie mondiale hautement concurrentielle, et les politiques commerciales importent à la réussite du Canada. Les ententes commerciales ouvrent de nouveaux marchés pour les biens produits au Canada et rendent les règles du jeu équitables pour les producteurs et les ouvriers canadiens. Ce n'est malheureusement pas le cas aux termes des conditions que le Canada a acceptées en vertu du PTP.

Selon Ford, le PTP comporte deux graves lacunes. Premièrement, le Canada a accepté la période d'élimination tarifaire accélérée sur cinq ans, qui est cinq fois plus rapide que la période sur laquelle on s'était entendu avec les États-Unis, qui était de 25 ans pour les voitures et de 30 ans pour les camions. Les deux dispositions tarifaires convenues avec les États-Unis prévoyaient une méthode d'élimination concentrée en fin de période. Deuxièmement, le PTP ne prévoit aucune clause stricte et exécutoire permettant de freiner la manipulation des devises, telle que définie par le Fonds monétaire international.

La manipulation des devises est peut-être le plus grave obstacle au commerce et risque auxquels font face les exportations canadiennes dans tous les secteurs. Lorsque des gouvernements interviennent pour dévaluer leur devise dans le but d'accroître la compétitivité de leurs producteurs à l'exportation et de faire diminuer les importations, cela est largement considéré comme de la manipulation. Dans le contexte d'une entente de libre-échange, la manipulation des devises peut totalement annuler les avantages des réductions tarifaires en créant simultanément une subvention injuste aux exportations et une surtaxe à l'importation. Depuis longtemps, les règles du commerce mondial obligent les pays à s'abstenir de manipuler leur devise en raison des effets de distorsion que cela peut entraîner. Or, en dépit de ces règles mises en place par le FMI et l'OMC, aucune mesure d'exécution multilatérale n'a été prise depuis sept ans que le système économique mondial est en vigueur, je dis bien aucune mesure d'exécution multilatérale.

Le marché automobile canadien, dans lequel 83 % des véhicules sont importés, est l'un des plus ouverts au monde. En revanche, des marchés comme le Japon et la Corée du Sud restent fermés aux véhicules produits au Canada. En 2015, le Canada a importé 134 000 véhicules du Japon, mais seulement 500 véhicules produits au Canada ont été exportés vers ce pays. L'ouverture des marchés ne peut se faire qu'en intégrant dans les ententes commerciales les dispositions qui élimineront toutes les barrières tarifaires, dont la manipulation des devises.

Loin d'augmenter de façon significative nos exportations de véhicules automobiles, les conditions du PTP ne feront que saper davantage notre présence manufacturière dans ce secteur. Pour toutes ces raisons, nous recommandons au Canada de ne pas ratifier le PTP dans sa forme actuelle.

● (0850)

Le Canada devrait plutôt jouer un rôle constructif en collaboration avec d'autres membres du PTP. Ensemble, on pourrait améliorer l'entente pour le secteur automobile canadien en adoptant les mêmes périodes d'élimination progressive des droits que les États-Unis. Le Canada pourrait par ailleurs améliorer le PTP pour tous les secteurs de son économie, en y intégrant des disciplines monétaires strictes et exécutoires. Depuis le début, Ford du Canada a joué un rôle actif et constructif dans la formulation des politiques dont devait tenir compte le PTP pour appuyer le secteur automobile. Nous continuerons de jouer ce rôle, non seulement parce que 90 % de nos véhicules et 100 % de nos moteurs produits au Canada doivent être régis par les politiques et les règles du commerce international, mais aussi parce que nous savons que d'autres entreprises et d'autres travailleurs Canadiens n'auront pas de chances égales de rivaliser si le PTP est ratifié dans sa forme actuelle.

Bref, le libre-échange doit être vraiment libre, les entreprises et industries réussissant par elles-mêmes, sans que le gouvernement mette son poids dans la balance. Si une entente commerciale prévoyant une période d'élimination tarifaire accélérée, sans disciplines monétaires strictes et exécutoires, était approuvée, cela enverrait le message que le statu quo est acceptable, que les pays peuvent continuer de subventionner leurs exportations au détriment des producteurs et travailleurs canadiens tout en fermant leurs marchés à nos exportateurs.

Nous pouvons faire mieux, nous devons faire mieux.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Craig, de cet exposé approfondi.

J'aimerais accueillir Elizabeth May, qui représente le Parti vert. Comme tout le monde le sait, tous les députés sont autorisés à prendre part à nos débats.

Nous passons maintenant à M. Dias, qui représente Unifor.

**M. Jerry Dias:** Je vais faire de mon mieux pour m'en tenir à cinq minutes.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, bonjour. Je m'appelle Jerry Dias, et je suis le président national d'Unifor, l'organisation syndicale du secteur privé la plus importante au Canada. Je suis accompagné d'Angelo DiCaro, du service de recherche de notre syndicat.

Unifor représente plus de 315 000 travailleurs au pays, qui proviennent de toutes les provinces et de pratiquement tous les secteurs d'activité. Notre syndicat a suivi de près l'accord de partenariat transpacifique proposé, ou PTP, de même que les négociations qui sont menées depuis 2012. Tout comme la majeure

partie des Canadiens, notre syndicat n'a observé les négociations qu'à partir des coulisses. Je suis ravi que le gouvernement en place ait promis une consultation publique sur l'accord; nous espérons que celle-ci sera constructive et qu'elle ne sera pas menée derrière des portes closes ou au sein de conseils d'administration, mais plutôt dans les centres communautaires et les assemblées publiques.

Nous sommes également ravis que le gouvernement ait proposé de réaliser une évaluation des retombées économiques du PTP. Or, je lui demande instamment de faire en sorte que cette étude soit indépendante et utilise un modèle d'évaluation crédible. Nous n'avons aucunement besoin d'une autre étude gouvernementale qui vise uniquement à convaincre les Canadiens que tous les accords de libre-échange sont souhaitables.

Comme c'est le cas pour l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, ou AECG, nous n'avons pas besoin d'une évaluation économique qui repose sur des hypothèses farfelues selon lesquelles personne ne peut perdre son emploi, les entreprises ne vont pas transférer leurs investissements à l'étranger, et le mouvement des échanges n'est pas influencé par la fluctuation des taux de change. Les Canadiens doivent être au courant des faits entourant cette entente commerciale. Ils doivent avoir les moyens de décider si le PTP est véritablement dans notre intérêt supérieur.

Une de nos principales préoccupations concernant le PTP, c'est qu'il compromettra les investissements dans nos industries à valeur ajoutée les plus stratégiques. J'espère que le Comité comprend que le déficit commercial du secteur manufacturier canadien s'élève à 122 milliards de dollars. C'est un niveau record, mais dont nous ne devrions pas être fiers. Le déficit se creuse d'ailleurs chaque année depuis 2004.

À une époque où les pays développés comme les États-Unis, l'Allemagne, le Japon et d'autres investissent activement dans leurs industries productives, qu'ils gèrent aussi, le Canada ne leur a pas emboîté le pas. La réduction des droits tarifaires ne constitue pas une stratégie industrielle. En fait, elle risque même d'empirer un accord commercial déjà mauvais.

Le secteur de l'automobile est un bon exemple. Le déficit commercial canadien dans ce secteur s'élève à 19 milliards de dollars, une baisse notable par rapport au surplus de 14 milliards de dollars dont nous bénéficions il n'y a pas si longtemps. Bien que nous comprenions le besoin de diversifier nos exportations d'automobiles et de cibler d'autres marchés que les États-Unis, le fait est que les exportations canadiennes dans ce secteur ne sont pas recherchées par des pays comme le Japon, la Malaisie, le Vietnam, le Brunéi, et même la Corée. À l'heure actuelle, nous n'exportons aucune automobile dans ces pays.

Qu'est-ce que le libre-échange a donc changé? Eh bien, il y a un an que nous avons conclu l'Accord de libre-échange Canada-Corée. La structure de l'économie coréenne ressemble à celle du Japon. Au cours de cette première année, les exportations canadiennes du secteur de la fabrication ont diminué de 3,9 % alors que les importations ont augmenté de 9 %, comme nous l'avions prévu. Le déficit commercial du secteur manufacturier avec la Corée est passé à 4 milliards de dollars — ce qui n'est pas exactement le résultat qui avait été promis aux Canadiens.

Dans le cadre du PTP, le gouvernement mise surtout sur le fait que le Canada bénéficiera d'un accès accru au marché japonais, plus particulièrement dans le secteur de l'automobile. Le Japon n'impose aucun droit d'importation pour les automobiles. Or, le problème du Japon n'a rien à voir avec les tarifs. Des questions structurelles plus profondes sont en cause, mais celles-ci n'ont malheureusement pas été réglées dans l'accord.

Malgré cela, le Canada a tout de même accepté d'accélérer l'élimination progressive de ses droits de 6,1 % sur les automobiles pour le Japon, ce qui est cinq fois plus rapide de ce que les États-Unis ont promis de faire. Nous avons aussi accepté les seuils de règles d'origine les plus faibles que nous n'ayons jamais négociés, des règles qui ont été établies dans une entente parallèle entre les États-Unis et le Canada pour laquelle nous n'avons pas du tout eu notre mot à dire.

J'espère que le Comité comprend pourquoi nous craignons que le PTP mette en péril des milliers d'emplois du secteur de l'automobile. Sans stratégie fédérale pour ce secteur, les investissements futurs seront difficiles à attirer.

Je tiens maintenant à préciser que les préoccupations des membres d'Unifor à propos du PTP ne se limitent pas au secteur de l'automobile. Par exemple, les travailleurs des télécommunications craignent que le PTP ne négocie de nouvelles règles sur la propriété étrangère. Les travailleurs forestiers veulent savoir si la réglementation sur l'exportation de billes brutes sera protégée. Les travailleurs de la santé sont furieux de constater que le coût des médicaments risque de monter en flèche. Les professionnels des médias se demandent si nous avons renoncé à notre droit de réglementer les services de télévision en ligne. Les transformateurs d'aliments craignent que des installations ferment leurs portes en raison des importations accrues de produits laitiers. Et ainsi de suite. Il semble y avoir bien plus de questions que de réponses à propos de cette entente commerciale.

La ministre Freeland a dit que le Parlement doit soit accepter le PTP, soit le rejeter. Il sera impossible de rebrousser chemin. Or, dire aux Canadiens que c'est à prendre ou à laisser est une position ferme. La vérité, c'est que les Canadiens ont mal été informés sur l'accord, notamment parce que l'entente est demeurée secrète pendant aussi longtemps.

Il est impératif de mener des consultations publiques constructives à la lumière de recherches crédibles et indépendantes, mais si aucune modification concrète ne peut être apportée à l'accord à ce stade-ci, notre syndicat ne pourra pas l'appuyer.

Je vous remercie de nous avoir invités à discuter avec vous aujourd'hui. Nous serons ravis de répondre à vos questions.

● (0855)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Dias. Vous avez respecté le temps alloué, ce qui est fort bien.

**M. Jerry Dias:** C'est une première.

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Jerry Dias:** J'ai reçu la consigne stricte de lire le discours plutôt que d'improviser, sans quoi nous aurions de graves problèmes.

**Des députés:** Oh, oh!

**Une voix:** Il y aura du temps pour l'improvisation aussi.

**Le président:** J'aimerais simplement rappeler aux témoins présents qu'ils sont invités à rester pour la deuxième partie de la séance, puisque d'autres représentants de l'industrie de l'automobile comparaitront.

Nous avons 15 minutes pour l'ensemble du tour, et nous aurons d'abord six minutes par intervenant. Commençons par M. Van Kesteren, du Parti conservateur.

**M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Leamington, PCC):** Merci, monsieur le président, et je vous remercie tous d'être ici ce matin pour discuter de ce sujet important. Il y aura certainement des avantages à cet accord.

Chaque fois que nous nous lançons dans une entreprise, il y a un risque. J'imagine que nous prenons un risque chaque jour lorsque nous marchons sur la rue, mais nous savons que cela ne nous arrête pas.

J'aimerais tout d'abord parler de ce que le gouvernement a fait par le passé pour aider l'industrie. Ma question s'adresse à Ford du Canada Limitée. Lorsque nous avons été élus pour la première fois, on nous a dit qu'il était important de commencer à perfectionner le milieu et à mettre en place des mesures comme l'harmonisation. Nous avons besoin d'un pont et d'investissements en matière de technologie dans le secteur.

L'autre chose que nous n'avons pas tardé à faire, c'est de veiller à être concurrentiels ici, sur le marché canadien, et à ce que les entreprises comme Ford puissent profiter d'un fardeau fiscal allégé. Mais l'élargissement de nos marchés faisait aussi partie de ce processus. Ne convenez-vous pas que cette stratégie est la bonne pour offrir un marché en santé à une entreprise automobile comme Ford?

● (0900)

**Mme Dianne Craig:** Merci, monsieur, de me poser la question.

Oui, je conviens qu'il s'agit d'une bonne stratégie. J'ai évoqué Oakville, et l'investissement de 700 millions de dollars qui y est effectué nous enthousiasme énormément. C'est en grande partie à cause de l'AECG que cet investissement a été fait à Oakville, car nous savions que cet accord était en négociation et que l'on comptait commencer à exporter en Europe. Si l'AECG ne s'était pas concrétisé, cet investissement aurait été en péril. Quand on pense à tous les facteurs qui comptent quand on prend des décisions d'investissement — et je suis en concurrence avec mes collègues d'autres pays lorsque je plaide en faveur de la fabrication au Canada —, il faut avoir les bons investissements, les bons coûts de main-d'oeuvre, la bonne harmonisation, les bonnes infrastructures, ainsi qu'une politique commerciale. Cette politique est donc cruciale.

Chose certaine, quand nous transigeons avec des partenaires commerciaux, nous voulons nous assurer que les marchés sont ouverts, et nous savons qu'ils ne le sont pas au Japon. Nous n'y voyons aucun débouché pour les exportations canadiennes; il n'y aura donc aucun investissement futur découlant du présent accord commercial. Mais je reviens encore à l'AECG, car il s'est traduit par une formidable réussite à Oakville. Nous avons commencé à expédier des véhicules en décembre, et en ce moment même, nous entendons en exporter environ 25 000, voire 50 000 en Europe.

**M. Dave Van Kesteren:** Parmi les sujets dont nous entendons régulièrement parler figure la manipulation des taux de change. Je me souviens du temps où la valeur du dollar canadien était élevée.

Monsieur Dias, je pense que vous vous souvenez aussi de cette époque. Le syndicat avait alors encouragé le gouvernement à tenter de pousser cette valeur à la baisse. Je ne pense pas que nous ayons beaucoup de contrôle sur ces facteurs, qui dépendent des circonstances, selon moi. Mais aujourd'hui, notre dollar est très concurrentiel. Ne considérez-vous pas qu'il s'agit d'un facteur qui fluctue et qui évoluera au fil du temps? Même si la valeur élevée de notre dollar nous désavantage parfois, la situation évolue, comme nous pouvons le constater, et notre dollar se déprécie soudain. Cela ne vous donnerait-il pas l'occasion d'être concurrentiels sur des marchés comme celui du Japon, surtout maintenant que notre dollar vaut environ 74 ¢ américains, il me semble?

**Mme Dianne Craig:** À l'heure actuelle, la valeur du yen est inférieure de 5 % à celle du dollar canadien; cela ne nous aide donc pas. Mais en ce qui concerne les taux de change, nous considérons qu'ils devraient dépendre du marché, et non des gouvernements. Le Canada et les États-Unis n'ont certainement jamais manipulé leurs taux de change. Nous savons que d'autres pays signataires de cet accord commercial l'ont déjà fait. Nous sommes confrontés à un véritable problème; voilà pourquoi nous avons tant insisté pour que des mesures disciplinaires soient prévues à cet égard.

La faiblesse du dollar nous est certainement favorable, mais quand nous prenons des décisions d'investissement, comme Jerry le sait, c'est sur un horizon de 10 ans, et nous savons que la valeur du dollar va fluctuer. Le taux de change actuel nous aide donc, mais nous réexaminons la situation sur un cycle de 10 ans.

**M. Dave Van Kesteren:** Certains vont valoir que la situation se corse au Japon. Je pense que le ratio entre sa dette et son PIB est de 237 % à l'heure actuelle, ce qui a une influence sur sa devise. Ne conviendriez-vous pas qu'il est préférable d'avoir une politique qui ne vise pas à manipuler les taux de change et qui n'entraîne pas des taux d'intérêt comme ceux du Japon, où ces taux sont négatifs actuellement? À long terme, une telle politique ne nous avantagera-t-elle pas et ne nous rendra-t-elle pas plus concurrentiels par rapport à des pays comme le Japon?

**Le président:** Répondez très brièvement. Vous disposez d'une demi-minute.

**Mme Dianne Craig:** Je suis désolée. J'aurais dû vous présenter Caroline Hugues, vice-présidente, Relations gouvernementales, à Ford Canada.

**Le président:** C'est bien.

Allez-y.

**Mme Caroline Hugues (vice-présidente, Relations gouvernementales, Ford du Canada Limitée):** Je répondrai avec plaisir à la question.

Ce que nous demandons, c'est que les principes du FMI en matière de manipulation des taux de change soient codifiés dans le PTP. Ce dernier ne traite pas de tout de la politique monétaire et permet aux pays d'utiliser cette politique pour gérer leur économie. Cependant, tous les pays signataires du PTP ont, par le passé, adhéré à la définition très stricte de manipulation des taux de change du FMI. C'est la forme odieuse de manipulation qui permet la subvention des exportations et qui rend les importations plus chères. Pareille manipulation ferme le marché et rend la concurrence difficile pour les véhicules canadiens.

Sachez que cela ne touche pas que les véhicules importés au Japon ou au Canada. Cela concerne tous les véhicules exportés dans le monde. Dans tous les pays où nos véhicules seront exportés, il se

trouvera des véhicules produits dans des pays qui s'adonnent à la manipulation des taux de change.

Ici encore, tout ce que nous demandons, c'est d'inclure dans l'accord les principes du FMI, ainsi qu'un recours prévoyant le rétablissement du tarif ou une mesure de remplacement si le FMI juge qu'il y a manipulation.

●(0905)

**Le président:** Madame Hughes, ce sont là d'excellents renseignements, et c'était de bonnes questions.

Nous allons maintenant passer au Parti libéral

Monsieur Fonseca.

**M. Peter Fonseca (Mississauga-Est—Cooksville, Lib.):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord remercier nos témoins. Monsieur Dias, madame Craig, merci beaucoup. Je vous remercie du travail de qualité que les membres d'Unifor accomplissent et des investissements que vous avez effectués au Canada. C'est formidable d'entendre parler du succès que vous connaissez sur le plan des exportations et de ce que vous faites à l'usine de Ford à Oakville.

Ma question concerne le processus de consultation et ce qu'il s'est passé avant la conclusion de certains accords.

Madame Craig, dans un article publié dans le *Globe and Mail* l'automne dernier, vous avez affirmé que Ford considère que le PTP constitue un recul et qu'il aurait dû prévoir des conditions similaires à celles dont bénéficient les États-Unis.

J'aimerais savoir, de votre point de vue et d'après les rencontres que vous avez peut-être eues avec le gouvernement précédent, quelles négociations et quelles réunions ont eu lieu, et dans quelle mesure vous avez eu un mot à dire dans ce processus avant la conclusion de cet accord. Pourriez-vous nous expliquer ce que vous entendez par « recul », comme vous l'avez indiqué dans votre exposé?

**Mme Dianne Craig:** Permettez-moi de commencer par ce dernier point, après quoi je céderai la parole à Caroline, car elle a travaillé directement avec les négociateurs.

Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, le secteur manufacturier canadien est à un tournant très important. En 2014, le secteur de l'automobile a investi 17, presque 18 milliards de dollars en Amérique du Nord, dont 10 milliards de dollars aux États-Unis, 7 milliards de dollars au Mexique et 750 millions de dollars au Canada, notamment par Ford. Cet investissement de 750 millions de dollars constitue une somme considérable; ce sont près d'un milliard de dollars qui ont été investis au Canada. Mais nous n'avons pas reçu notre juste part de l'investissement global de 18 milliards de dollars. Nous savons que le secteur manufacturier perd du terrain depuis une décennie; la politique commerciale est donc importante, car elle attire l'investissement.

Tout compte quand nous sommes confrontés à des difficultés, particulièrement au regard de ce qui se passe au sud de la frontière avec les mesures incitatives énergiques offertes par d'autres pays, les coûts de main-d'oeuvre au Mexique et d'autres facteurs. Cependant, la politique commerciale compte vraiment, et c'est la dernière chose dont nous avons besoin dans un contexte déjà très concurrentiel. Cela n'a certainement pas favorisé les échanges et leur a même nuï, surtout parce que nous considérons que le fait que notre secteur ne bénéficie même pas de la même élimination graduelle des tarifs que les États-Unis laisse entendre que les automobiles sont sans importance.

En ce qui concerne le processus de consultation, les consultations ont certainement été exhaustives. Nous avons au moins pu nous faire entendre. Malheureusement, on n'a pas tenu compte de l'analyse finale.

Je laisserai Caroline vous en dire un peu plus à ce sujet.

**Mme Caroline Hughes:** J'en parlerai volontiers.

Dans le cadre de ce processus, nous avons discuté avec les négociateurs à titre de représentants de l'industrie et de Ford. Pour en revenir à l'intégration du marché nord-américain, nous considérons que l'intégration de l'industrie de l'automobile en Amérique du Nord — soit au Canada, aux États-Unis et au Mexique — était d'une importance si cruciale que nous avons organisé, à Washington, une réunion entre les négociateurs canadiens, le Bureau du représentant au commerce des États-Unis, notre secteur et celui des États-Unis. Ainsi, les deux groupes de négociateurs ont pu apprendre simultanément à quel point il était important pour nous de s'entendre sur des conditions semblables.

Cette réunion a eu lieu en 2013. Nous avons proposé d'organiser des réunions conjointes régulières, car nous ne voulions pas que les négociateurs d'un côté ou de l'autre de la frontière se méprennent sur notre position. Nous voulions présenter un front nord-américain uni. Comme je l'ai indiqué, nous avons proposé de tenir d'autres réunions, mais nous n'avons malheureusement pas trouvé de date qui convenait aux équipes de négociation. Nous aurions bien voulu que ces échanges se poursuivent.

**M. Peter Fonseca:** Merci.

Monsieur Dias, vous avez évoqué les pertes d'emplois ici, au Canada. Selon les chiffres que j'ai pu trouver, il pourrait y avoir 20 000 emplois perdus. Pouvez-vous nous aider à comprendre l'analyse que vous avez réalisée, et nous expliquer où et sur quelle période ces pertes d'emplois auraient lieu?

**M. Jerry Dias:** Nous avons préconisé de ne pas modifier le seuil pour les secteurs du montage et de l'assemblage de pièces d'automobiles au Canada. Dans l'accord précédent, soit celui de l'ALENA, ce seuil était de 62,5 et de 60 % pour l'assemblage des pièces d'automobile. Nous avons dit: « Peu importe ce que vous faites, ne modifiez pas le seuil. » Les négociateurs l'ont évidemment réduit à 45 %, puis établi entre 35 et 40 %. Quand on regarde les seuils, c'est une réduction de 20 % qu'il faut apporter, et s'il y a 100 000 emplois, une réduction de 20 % entraînera la perte de quelque 20 000 emplois dans l'industrie de l'automobile.

Il est évident que les fournisseurs de pièces d'automobile vont subir le même sort que le secteur du montage, et cet accord est désastreux pour les acteurs du secteur canadien de l'automobile. Je veux simplement que vous examiniez la question sous cet angle, si vous le voulez bien. Les fabricants d'automobiles japonais vont témoigner aujourd'hui et affirmeront que cet accord est formidable. Mais s'ils le font, c'est parce qu'il sera formidable pour les compagnies japonaises en activité dans un autre pays. Quand un acteur nord-américain, qui est un important employeur, déclare que cet accord est néfaste, il me semble qu'il faudrait décider quels intérêts nous défendons.

Je ne peux croire que nous éliminerions le tarif en cinq ans en vertu de cet accord, d'autant plus que nous savions que les États-Unis et le Japon ont négocié des semaines à l'avance et avaient convenu d'établir des seuils de 25 et de 30 ans. En ce qui concerne la Malaisie et le Vietnam, le tarif ne disparaîtra que dans 13 ans. Pourquoi le ferions-nous en cinq ans? Pourquoi? Soit nous ne comprenons pas l'industrie, soit nous ne nous soucions pas des répercussions que cette mesure aurait sur les emplois au Canada, soit nous sommes

incompétents. C'est l'une ou l'autre de ces possibilités, car nous ne pourrions avoir accepté un seuil aussi bas au chapitre de l'élimination du tarif, alors que nous savions ce que tout le reste du monde faisait.

Nous parlons d'un gouvernement qui est passé maître dans l'art de la manipulation des taux de change. Ce pays vend déjà 135 000 véhicules par année au Canada, alors que nous en vendons 500. Avec l'élimination des tarifs et l'abaissement des seuils, nos emplois dans les secteurs du montage et des pièces non seulement seront menacés par les pays signataires du PTP, mais ils seront également pénalisés par les importations de la Chine, de la Malaisie et d'autres pays qui n'adhèrent pas au PTP. C'est une grave menace, et ce n'est pas que le mouvement syndical qui l'affirme; les grandes entreprises le disent aussi.

Dianne a raison. Reid Bigland, de Chrysler, a indiqué que si le PTP avait été en vigueur il y a trois ans, son entreprise n'aurait pas investi 3,6 milliards de dollars dans ses deux usines de montage du Canada. Comme Dianne l'a fait remarquer, et comme tout le monde me le dit, pourquoi les entreprises investiraient-elles dans un pays qui ne respecte pas le rôle que nous jouons dans l'économie? Le secteur de l'automobile est la principale industrie exportatrice du Canada, devançant le secteur pétrolier et gazier. Il est le plus grand exportateur. Quand le Japon entreprend des négociations commerciales, il veut solidifier et renforcer ses marchés d'exportation. Quelle est sa principale industrie exportatrice? Celle de l'automobile. Il négocie donc avec l'intention de l'encourager et de la renforcer. Mais ce n'est pas ce que nous faisons. Nous négocions comme si l'industrie de l'automobile ne comptait pas vraiment.

Le PTP a été négocié à la va-vite à des fins politiques, en faisant fi des intérêts des Canadiens. Le fait qu'aucune analyse économique n'en précise les répercussions montre qu'il n'était pas vraiment nécessaire.

• (0910)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur. Votre temps est écoulé.

Nous allons maintenant laisser la parole à Mme Ramsey, du NPD.

**Mme Tracey Ramsey (Essex, NPD):** Merci.

Je vous remercie beaucoup de témoigner aujourd'hui. Vous êtes une mine de renseignements.

J'ai quelques questions à vous poser. Le PTP inclut un mécanisme de sauvegarde pour les véhicules motorisés qui s'appliquerait au Canada et au Japon. Si une augmentation fulgurante des importations d'automobiles japonaises risquait de causer un « préjudice grave » aux producteurs d'automobiles canadiens — et je mettrai ce terme entre guillemets, car c'est celui qui est employé —, ce mécanisme permettrait au Canada d'appliquer à ces importations des tarifs supérieurs à ceux figurant dans sa liste tarifaire, et ce, pendant une période maximale de cinq ans.

Selon le PTP, « préjudice grave s'entend d'une dégradation générale notable de la situation d'une branche de production nationale ». Ainsi, si les importations d'automobiles du Japon augmentaient substantiellement, quelle serait votre définition de préjudice grave causé au marché canadien?

**Mme Caroline Hughes:** Permettez-moi de répondre à votre question de façon légèrement différente.

Ford a décidé de devenir une entreprise vraiment internationale, et sa présence au Canada s'inscrit dans son empreinte internationale. En ce qui concerne la plateforme d'exportation, nous exportons actuellement 90 % des véhicules que nous construisons à Oakville, comme Diane l'a expliqué. Quinze pour cent des véhicules que nous construisons à Oakville sont exportés à l'extérieur de l'Amérique du Nord. En 2014, nous avons exporté 21 000 véhicules en Chine, 13 000 au Moyen-Orient et 5 000 en Amérique du Sud. Nous exportons également dans plusieurs autres pays. En fait, nous exportons le modèle Edge dans plus de 100 marchés, mais ce sont là nos principaux marchés d'exportation. Je vous dis cela pour montrer que l'ancien paradigme voulant que nous n'exportions qu'aux États-Unis est chose du passé. Nous exportons aux quatre coins du monde.

Pour ce qui est du préjudice, j'indiquerai de nouveau que le principal obstacle au commerce est, selon nous, la manipulation des taux de change, manipulation qui a des répercussions sur les véhicules que nous construisons au Canada et que nous exportons. Il y a également un problème au chapitre de la mesure de sauvegarde. Du point de vue de l'entreprise, nous étudierons l'accord dans son ensemble et nous chercherons à voir si le Canada est vraiment un pays qui veut appuyer un secteur de l'automobile concurrentiel et avant-gardiste. Dans cet accord, en l'absence d'une clause sur la manipulation des taux de change et avec l'élimination très rapide des tarifs, nous considérons que le Canada ne correspond pas à cette définition.

• (0915)

**Mme Tracey Ramsey:** J'ai une deuxième question.

Il paraît qu'on offrira au secteur de l'automobile un programme d'aide semblable à celui envisagé pour la gestion de l'offre.

D'après ce que j'ai compris — et j'aimerais que éclairciez ce point —, il s'agit en fait d'une réaffectation de fonds existant déjà dans le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile. Pourriez-vous également expliquer au Comité si cette mesure a été réclamée par l'industrie ou si elle est proposée par le gouvernement pour tenter de bonifier l'accord?

**Mme Caroline Hughes:** Je vous laisse le soin de répondre.

**Mme Dianne Craig:** Je connais un peu les mesures proposées pour essayer d'atténuer les effets, surtout pour les plus petits fabricants de pièces. Mais vous devez probablement composer avec les accords mondiaux toute votre vie. Nous ne pouvons pas faire de concessions par principe, surtout pour ces fabricants de pièces.

Jerry a soulevé un point très important. Comme vous discutez avec tous les témoins, je vous implore de comprendre quels sont leurs intérêts. J'ai demandé pourquoi nous ne sommes pas unis sur cette question en tant qu'industrie. C'est très simple. Lorsqu'on regarde ceux qui sont pour ou contre, je vous prierais de leur demander quels sont les intérêts pour leurs entreprises, puis quels sont les intérêts pour le Canada.

La société Ford est une entreprise mondiale. Par conséquent, nous avons certainement demandé que des règles solides soient en place pour la devise, et les droits de douane étaient évidemment très différents aux États-Unis. La société Ford est une entreprise mondiale. Nous nous approvisionnons partout dans le monde et nous expédions nos produits partout dans le monde. Le sort de la société Ford ne dépend pas du PTP. Le partenariat causera du tort au Canada ou l'aidera. C'est pourquoi nous préconisons ce qui est dans le meilleur intérêt du Canada.

Dans son libellé actuel, le PTP ne servira pas les intérêts du Canada pour créer des possibilités d'exportation.

**Mme Tracey Ramsey:** Ma dernière question porte sur l'élimination progressive des droits de douane.

Nous savons qu'il y a une énorme différence entre les intérêts des États-Unis et les nôtres. Vous avez abordé brièvement l'incidence de cette élimination progressive sur l'industrie automobile. Vous avez parlé des 20 000 emplois qui seraient perdus en raison des changements apportés au contenu.

Pourriez-vous nous dire ce qui a été discuté durant vos consultations concernant les différences avec les États-Unis au chapitre de l'élimination progressive des droits de douane? Avions-nous la possibilité d'avoir le même accord qu'eux? Sous le gouvernement libéral actuel, quelles ont été ces conversations ou ces consultations?

**Mme Caroline Hughes:** Pour ce qui est des tarifs douaniers, nous sommes clairs depuis le début [*Note de la rédaction: difficultés techniques*].

Je ne sais pas trop pourquoi nous n'y sommes pas arrivés, mais je sais que nous avons été très clairs lorsque nous avons conseillé que l'accord devrait être le même en ce qui concerne l'élimination progressive des droits de douane, en raison de l'intégration nord-américaine du marché.

**Mme Dianne Craig:** J'ajouterais que les États-Unis savaient, car le Japon a toujours été un marché fermé, qu'il faudrait probablement des années pour l'ouvrir. Sauf votre respect, les négociateurs canadiens ont peut-être été un peu naïfs de croire qu'ils pourraient ouvrir ce marché en l'espace de six ans. Lorsque les droits de douane de 6 % seront éliminés dans cinq ans, on pourra parler de 2 000 \$ en moyenne pour un véhicule. Si l'on ajoute à cela les pertes de revenus au pays, le gouvernement canadien fera cadeau de 200 millions de dollars aux fabricants d'automobiles japonais, qui n'auront plus à payer ce droit de douane. Je vous promets que les consommateurs ne bénéficieront pas d'une réduction de prix. Les Japonais prendront ces 200 à 250 millions de dollars et investiront cet argent dans le secteur automobile de leur pays. C'est un gros problème pour nous.

**Le président:** Merci, madame Craig.

Nous allons maintenant passer à...

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le président, serait-il possible que je prenne la parole à nouveau à la fin de cette série de questions?

**Le président:** Je pense que ce que nous faisons... Nous avons des partis reconnus ici. Si vous voulez poser une question, nous en discuterons à huis clos entre nous. Si jamais vous voulez poser une question, étant donné que votre parti n'est pas un parti reconnu, je ne dis pas que vous ne pouvez pas le faire, mais nous en discuterons à huis clos. Si vous aviez fait une demande au préalable, nous l'examinerions, mais en ce moment, nous avons une liste établie.

• (0920)

**Mme Elizabeth May:** Sauf votre respect, monsieur le président, c'est une nouvelle règle. Quand je témoigne devant d'autres comités, j'en fais la demande. C'est à la discrétion de la présidence, et les membres décident ensuite s'ils me permettent de poser la question. Je ne veux pas prendre beaucoup de votre temps, mais ce que vous venez de proposer n'est pas la pratique habituelle.

**Le président:** Nous allons attendre d'avoir terminé cette série de questions, puis je consulterai le Comité. Nous sommes au beau milieu d'une période de questions.

Monsieur Dhaliwal.



**M. Sukh Dhaliwal (Surrey—Newton, Lib.):** Merci, monsieur le président, et bienvenue aux témoins.

Madame Craig et monsieur Dias, vous avez parlé de consultations sérieuses, et Mme Ramsey vous a interrogés au sujet des consultations que vous avez eues avec les libéraux.

C'est en fait une occasion de tenir des consultations sérieuses, car c'est un processus ouvert, et nous avons un secrétaire parlementaire ici présent qui transmet les arguments soulevés au ministre et au gouvernement. Ce n'est pas seulement une étude. On tient de véritables consultations.

Monsieur Dias, vous avez dit que le PTP aura une incidence sur l'exportation de grumes. Je viens de la Colombie-Britannique, où il y a près de 27 000 membres d'Unifor. Vous les représentez, et je vous en remercie. Quelle incidence cet accord aura-t-il sur la situation du bois d'oeuvre en Colombie-Britannique? Tout le monde à qui je parle s'inquiète au sujet du bois d'oeuvre en Colombie-Britannique et dit, « Nous appuyons le PTP, mais c'est la première fois que j'entends... »

**M. Jerry Dias:** Il y a plusieurs problèmes avec cet accord. Dans une lettre d'accompagnement, on dit que le Japon peut demander immédiatement l'exportation de tout le bois d'oeuvre et l'obtenir. La Colombie-Britannique, le Nouveau-Brunswick, l'Ontario et le Québec devront alors déterminer si l'approvisionnement est suffisant pour exploiter leurs propres usines, si les Japonais ont vraiment le droit de demander unilatéralement l'exportation de grumes. Cette situation aura une incidence sur les scieries et sur le système dans un grand nombre de communautés éloignées de partout au pays.

**M. Angelo DiCaro (représentant national, Unifor):** Pour donner suite à l'argument qui a été soulevé, j'ajouterais une chose à ce que Jerry a dit, et c'est le manque de clarté dans ce qui a été négocié. D'après les renseignements dont nous disposons, il y a des contradictions dans la compréhension de l'accord et de la protection de la réglementation des exportations des grumes en Colombie-Britannique. Nous soulevons ce point, car nos membres attirent l'attention là-dessus. Nous voulons des précisions à cet égard, mais c'est un autre exemple qui démontre qu'il reste encore de nombreuses questions auxquelles il faut des réponses.

**M. Jerry Dias:** Nous avons un déficit de 122 milliards de dollars. Savez-vous pourquoi? C'est parce que nous n'avons pas de vision. Nous sommes un pays qui s'est égaré en cours de route dans le secteur manufacturier. Nous sommes un pays si riche en ressources naturelles et en matières premières, mais nous ne faisons absolument rien avec ces ressources. Nous coupons nos arbres et les expédions à l'étranger. Nous extrayons des minerais et les expédions à l'étranger. Nous avons tant de richesses naturelles. Nous pourrions avoir une économie tellement incroyable si nous nous appuyions sur nos forces pour bâtir une économie solide. Mais nous ne le faisons pas.

Même dans le secteur manufacturier et même lorsque nous faisons les choses correctement, nous étions au quatrième rang dans le monde dans le secteur du montage d'automobiles, et nous sommes maintenant au douzième rang environ. C'est la même histoire dans le secteur aérospatial. Nous étions au quatrième rang, et nous sommes maintenant au dixième ou au onzième rang. Même dans le secteur manufacturier, nous battons de l'aile dans les domaines qui fonctionnaient bien si nous n'avons pas de stratégie industrielle. Nous n'avons aucune stratégie industrielle pour le secteur manufacturier, et nous n'en avons aucune aussi pour nos ressources naturelles et nos matières premières.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci.

Mme Craig a dit que nous devrions au moins faire concorder la période d'élimination progressive des droits de douane avec celle des États-Unis. Êtes-vous d'accord, monsieur Dias?

**M. Jerry Dias:** Bien entendu. Nous avons le temps de nous préparer en l'espace de 25 ou 30 ans. Cela nous donne également l'occasion de faire valoir nos arguments concernant les échanges commerciaux. Dans le cadre d'un échange, je vous donne quelque chose et vous me donnez quelque chose en retour. Ce ne sont pas ici des accords commerciaux conventionnels. Ils portent sur les droits des investisseurs. Ils portent sur la libre circulation des capitaux. Ils visent à permettre aux entreprises de prendre les décisions qu'elles veulent.

Approuvons-nous la période d'élimination progressive de 25 à 30 ans? La réponse est oui, mais surtout, ce qui devrait être mis en place, c'est que ce ne sera pas du commerce équitable en fait. Il doit y avoir une disposition sur le retour au droit NPF qui rétablit le droit de douane à 6,1 %. On ne peut pas se retrouver dans une situation où 134 000 véhicules sont importés au Canada par année et 500 sont exportés vers le Japon, et où 200 000 véhicules sont importés au Canada, mais 750 sont exportés vers le Japon. Ce n'est pas ce que j'appelle des échanges commerciaux.

● (0925)

**M. Angelo DiCaro:** J'aimerais simplement ajouter que nous avons suivi de près la réponse du comité spécial américain sur l'industrie automobile qui faisait partie des représentants commerciaux des États-Unis, et nous avons trouvé une note de service que le comité avait rédigé après la conclusion de l'accord. Le comité sur le commerce de l'automobile a dit que cette période d'élimination progressive de 25 à 30 ans était bienvenue. Il a reconnu que c'était une période inhabituellement longue mais appropriée, étant donné le refus du Japon d'ouvrir ses marchés dans le passé. Le comité a déclaré que c'était une victoire en quelque sorte, mais je répète que c'est loin d'être le cas pour nous.

Pour ce qui est de la disposition sur le retour au droit NPF, un élément qui a été négocié, et qui est un peu inquiétant pour nous, c'est la limite de temps. Nous n'avons que six ans, et si nous n'y arrivons pas, comme Mme Craig l'a dit, nous sommes alors aux prises avec ces dispositions pour toujours, et non pas pour six ans. C'est donc inquiétant.

**Mme Caroline Hughes:** Permettez-moi d'ajouter qu'en ce qui concerne l'élimination progressive des droits de douane, ce sera fait vers la fin de la période pour les produits de l'automobile aux États-Unis. Autrement dit, les droits de douane de 2,5 % pour les produits de l'automobile ne changeront pas pour les 14 premières années. Ils demeureront à 2,5 %. Ensuite, la 15<sup>e</sup> année, ils diminueront graduellement jusqu'à 0 % avant la 25<sup>e</sup> année. Puis, pendant les 29 premières années de l'accord, il n'y aura aucun changement aux droits de douane applicables aux camions qui sont importés aux États-Unis en provenance du Japon ou de tout autre pays faisant partie du PTP.

**M. Sukh Dhaliwal:** Dans un article paru dans le *Maclean's*, Trevor Tombe dit que l'accès à des pièces moins chères fera baisser le prix des automobiles, ce qui est bénéfique tant pour les consommateurs que pour les producteurs. Lorsque les coûts de production sont moins élevés, le prix des automobiles est plus abordable pour les consommateurs, et le secteur de l'automobile pourra profiter de possibilités d'exportation accrues.

Êtes-vous d'accord, ou avez-vous des préoccupations, madame Craig?

**Mme Dianne Craig:** Je ne suis pas d'accord.

Je pense qu'il y aura une réduction des coûts pour les producteurs. Ce n'est pas dit que les coûts seront refilés aux consommateurs. Nous ne pouvons pas seulement regarder ce qui s'est passé l'année dernière avec l'accord de libre-échange avec la Corée du Sud et ce qui s'est passé avec les produits Hyundai et Kia qui ont été importés au Canada. Leurs prix n'ont pas baissé. Ils ont augmenté.

Vous fixez vos prix en fonction du marché et, si vous avez l'occasion de réduire vos coûts, vous allez le faire.

**M. Sukh Dhaliwal:** Monsieur Dias, voudriez-vous ajouter quelque chose?

**Le président:** Votre temps de parole est écoulé pour cette série de questions.

Il vous restera environ 10 minutes au deuxième tour pour poser des questions aux témoins.

Mme May avait une question à poser, mais le greffier m'a indiqué qu'il faut le consentement unanime pour qu'elle puisse le faire.

Elle a seulement demandé qu'on lui accorde quelques minutes. Sommes-nous d'accord? Bien, madame May, vous avez deux minutes. Désolé, nous n'avons pas le consentement unanime?

**Mme Elizabeth May:** Monsieur le président, je vous remercie de vos efforts et je suis désolée que les conservateurs refusent de me laisser intervenir au Comité.

Merci.

**Le président:** Bien, nous allons maintenant passer à M. Peterson. Les interventions seront de six minutes, et nous allons probablement pouvoir entendre deux membres seulement.

**M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC):** Monsieur le président, je voudrais invoquer le Règlement.

En ce qui concerne la demande de Mme May, comme je vous l'ai déjà dit, je ne vois aucun inconvénient à ce qu'elle assiste aux séances du Comité et qu'elle demande à la fin de la réunion si elle peut intervenir lorsque tout le monde a eu la chance de prendre la parole, mais un ordre a été établi et les temps de parole ont été fixés de manière à ce qu'ils soient respectés à la lettre.

Je serais disposé à partager mon temps de parole avec elle à la dernière série de questions si elle veut attendre le prochain groupe de témoins, mais il est inapproprié de sa part d'essayer de s'immiscer dans nos travaux sans avoir prévenu la présidence au préalable. Nous nous retrouvons dans une situation très gênante. Nous avons les questions que nous voulons poser et, si nous lui permettons de prendre la parole maintenant, alors le Parti libéral, le NPD et moi n'aurons pas l'occasion d'intervenir, ce qui est injuste pour le reste des membres du Comité qui ont travaillé sur ce dossier jour après jour.

**Le président:** C'est noté, monsieur Hoback.

Au début du deuxième tour, si nous voulons soulever à nouveau la question, nous le ferons.

Nous allons terminer cette série de questions avant.

Nous parlons du prochain groupe de témoins.

Désolé, monsieur Peterson, car nous pourrions probablement seulement entendre deux intervenants. Vous avez six minutes.

**M. Kyle Peterson (Newmarket—Aurora, Lib.):** Je vais partager mon temps de parole avec Mme Lapointe, si vous le permettez. Je voulais seulement le signaler. Je vais prendre trois minutes; faites-moi signe lorsque mon temps sera écoulé.

Tout d'abord, je tiens à remercier les témoins de leurs exposés. Ils ont été très instructifs, et nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir ici et de préparer ces déclarations.

Monsieur Dias, vous avez parlé dans vos remarques d'enjeux structurels dans l'économie japonaise qui sont de plus grands obstacles au commerce que les droits de douane. Pourriez-vous nous préciser quels sont ces obstacles?

• (0930)

**M. Jerry Dias:** Bien entendu.

Le Japon manipule sa devise mieux que n'importe quel autre pays. C'est pourquoi son industrie de l'exportation, surtout dans le secteur de l'automobile, connaît autant de succès. En plus d'avoir une culture où si l'on achète un véhicule importé, il y a souvent des taxes à payer, il y a aussi une tout autre culture où les Japonais s'assurent d'acheter des véhicules japonais dans leur pays. C'est donc une question d'ordre structurel qui a trait aux politiques commerciales, à la façon dont ils traitent les échanges commerciaux, mais toutes les décisions qu'ils prennent visent à assurer le succès de l'industrie de l'exportation.

C'est tout à l'honneur des citoyens japonais, car ils comprennent l'importance d'acheter des produits japonais.

**M. Kyle Peterson:** Madame Craig, en ce qui concerne la manipulation des devises, vous avez fait allusion aux dispositions du FMI et de l'OMC concernant ces scénarios, mais vous dites qu'elles ne sont pas efficaces.

Pourriez-vous expliquer pourquoi elles sont inefficaces? Y a-t-il un moyen de régler ces enjeux en lien avec le PTP?

**Mme Dianne Craig:** Pour ajouter à ce que Jerry a dit, le Japon a une stratégie industrielle robuste pour son secteur de l'automobile. Les entreprises japonaises produisent neuf millions de véhicules japonais. Elles n'en vendent que quatre millions. Puisque leur base industrielle est tellement axée sur la fabrication, la production doit aller quelque part. C'est la raison pour laquelle elles tiennent tant aux accords commerciaux et aux possibilités d'exporter davantage au Canada.

Pour ce qui est des dispositions du FMI et de l'OMC, elles ne sont tout simplement pas efficaces. Les principes sont en place, mais pour une raison quelconque, elles n'ont pas été appliquées, même si nous savons qu'il y a des pays qui manipulent les devises.

Caroline, voulez-vous nous en dire un peu plus sur ce que vous pensez de l'idée de rendre les dispositions du FMI plus applicables?

**Mme Caroline Hughes:** Certainement. Comme je l'ai mentionné, le FMI s'est doté d'une définition très stricte de la manipulation des devises. En fait, on a présenté une proposition dans le cadre des négociations du PTP aux États-Unis, qui a été élaborée par des experts indépendants en politique monétaire et des économistes externes. On y indiquait comment inclure dans l'accord les principes du FMI en vertu de trois critères. Si un pays ne respectait pas ces trois critères, il ferait l'objet d'un recours. Nous recommanderions notamment de rétablir les droits de douane sur les biens importés jusqu'à ce que le pays ne manipule plus sa devise.

Voici donc les trois critères: Le membre du PTP a-t-il affiché un excédent courant au cours d'une certaine période de temps? Ses réserves en devises étrangères se sont-elles accrues au cours de cette même période de temps? Les réserves en devises étrangères sont-elles plus que suffisantes?

Ce sont les trois critères utilisés par le FMI pour évaluer s'il y a manipulation des devises. En fait, si cela vous intéresse, je serais ravie de vous faire traduire cette proposition et de vous la soumettre.

**M. Kyle Peterson:** Je vais céder la parole à Mme Lapointe, qui a quelques questions.

[Français]

**Mme Linda Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie beaucoup les témoins d'être ici parmi nous aujourd'hui.

J'aimerais que vos réponses soient brèves car j'ai beaucoup de questions à vous poser.

Madame Craig, vous avez dit que l'entente actuelle devrait être modifiée. Selon vous, qu'est-ce qui devrait être modifié dans cette entente? Un peu plus tôt, vous avez dit que d'autres secteurs manufacturiers et d'autres entreprises pourraient être affectés de façon négative. Quelles entreprises avez-vous en tête quand vous dites que cela aurait possiblement des effets négatifs?

[Traduction]

**Mme Dianne Craig:** Je suis désolée. J'ai manqué le début de la question.

[Français]

**Mme Linda Lapointe:** Je vous ai demandé ce qui devrait être modifié dans l'entente actuelle. Qu'est-ce qui, selon vous, ne convient pas à l'heure actuelle?

[Traduction]

**Mme Dianne Craig:** Nous avons deux préoccupations. Si on y remédie, Ford sera en faveur du PTP. Premièrement, il faut que l'élimination progressive des droits de douane corresponde à celle des États-Unis, c'est-à-dire qu'elle se fasse sur 25 ans pour les automobiles et 30 ans pour les camions. Deuxièmement, il faudrait prendre des mesures disciplinaires dans les cas de manipulation des devises. Comme Caroline vient de le souligner, étant donné les principes du FMI en place, nous serions en mesure de comprendre la disposition concernant le retour au droit NPF, quand cela se produirait.

Ce sont les deux seules choses. Nous aimerions pouvoir appuyer le PTP.

[Français]

**Mme Linda Lapointe:** Par ailleurs, vous avez mentionné que cela nuirait à des secteurs d'entreprises. Lesquels aviez-vous en tête lorsque vous avez dit cela?

• (0935)

[Traduction]

**Mme Dianne Craig:** Les petits fabricants d'automobiles seront lésés par cet accord. Il y a de nombreux constructeurs d'automobiles mondiaux au Canada qui ont appuyé le PTP parce que, comme je l'ai dit plus tôt, ils n'ont pas en tête les intérêts du Canada à long terme.

C'est la raison pour laquelle les petits fabricants d'automobiles en subiront les conséquences.

[Français]

**Mme Linda Lapointe:** Je vous remercie.

Monsieur Dias, vous avez dit que vous représentiez le secteur de l'automobile en votre qualité de syndicaliste. Vous avez aussi parlé des télécommunications, des soins de santé, des médias et de l'agroalimentaire.

Quel impact cela aurait-il sur ce type d'industries? Pensez-vous que ce serait la même chose que pour ce qui est du secteur de l'automobile?

[Traduction]

**Le président:** Soyez bref, monsieur Dias, parce que le temps est écoulé.

**M. Angelo DiCaro:** Oui, je serai bref.

**M. Jerry Dias:** Parce que je ne le peux pas.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Angelo DiCaro:** Nous nous sommes surtout attardés aux conséquences pour le secteur automobile, et bon nombre des préoccupations que nous avons soulevées dans notre exposé concernaient les incertitudes que nous continuons d'entendre à mesure qu'on analyse les divers chapitres de l'entente.

Par exemple, en ce qui concerne les médias, l'une des grandes questions de cette industrie était de savoir si oui ou non les services en ligne de diffusion en continu allaient être réglementés par le CRTC. À l'heure actuelle, ils sont exemptés. Certains analystes ont indiqué qu'il y a une disposition dans le PTP, dans le chapitre culturel, selon laquelle nous allons renoncer à ce droit. C'est très préoccupant, parce qu'au bout du compte, il y aura de nombreuses pertes d'emplois dans le secteur des médias.

Naturellement, nous savons que le secteur de l'automobile sera le grand perdant dans cette affaire, mais nous essayons de voir s'il y a d'autres secteurs qui pourraient également être lésés par cet accord.

**Le président:** Allez-y.

**M. Jerry Dias:** Si vous me le permettez — et je sais qu'il ne reste plus de temps —, j'aimerais terminer en vous donnant matière à réflexion.

Qu'est-ce qu'on en retire exactement? Il y a déjà des accords commerciaux pour 97 % de nos échanges visés par le PTP.

Avons-nous demandé aux Japonais d'éliminer les droits de douane sur les véhicules canadiens? Bien sûr que non, parce qu'il n'y en a pas. Qu'avons-nous obtenu alors? Rien du tout. Les droits de douane de 6,1 % que le Canada applique aux importations de véhicules seront graduellement éliminés au moyen de cinq réductions annuelles, alors que tous les autres pays en sont arrivés à une meilleure entente. Nos seuils sont passés de 62,5 % et 60 % à 45 %, 35 % et 40 %. C'est ce qu'ils ont obtenu. Qu'avons-nous eu en retour? Absolument rien.

**Le président:** Merci, monsieur Dias.

**Mme Elizabeth May:** Vous avez répondu à une question que je n'ai pas pu poser.

**Le président:** C'est ce qui met fin à la première partie de la réunion de ce matin.

Merci beaucoup aux représentants d'Unifor et de Ford.

Ce fut une discussion très instructive et dynamique.

Nous allons nous préparer à accueillir le prochain groupe de témoins.

- \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_
- 
- (0940)

**Le président:** Je souhaite la bienvenue aux personnes qui viennent de se joindre à nous.

Nous amorçons la deuxième partie de notre réunion dans le cadre de notre étude sur le PTP. Nous examinons différents secteurs de l'industrie, et aujourd'hui, nous nous penchons sur le secteur de l'automobile.

Pour la deuxième moitié, nous accueillons les représentants de la Japan Automobile Manufacturers Association of Canada et de l'Association des fabricants de pièces d'automobile. Nous suivrons le même ordre d'intervention.

On m'a informé que Mme May aimerait poser une question. Les libéraux acceptent de lui accorder quelques minutes, c'est-à-dire la moitié du temps de leur première intervention.

Qui souhaite ouvrir le bal, la Japan Automobile Manufacturers Association of Canada ou l'Association des fabricants de pièces d'automobile?

**M. David Worts (directeur exécutif, Japan Automobile Manufacturers Association of Canada):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je m'appelle David Worts. Je suis le directeur exécutif de la Japan Automobile Manufacturers Association of Canada. Je suis accompagné de Stephen Beatty, le vice-président de Toyota Canada.

Je vous remercie de nous permettre de prendre la parole alors que vous entreprenez cette étude sur le PTP.

Pour commencer, permettez-moi de décrire qui nous sommes et ce que nos membres font au Canada, puisque cela explique pourquoi nous appuyons les accords de libre-échange comme le PTP afin d'établir un équilibre relativement aux autres accords tels que l'ALE Canada-Corée et l'AECG.

En tant que petit marché ayant un grand secteur manufacturier axé sur l'exportation qui a profité de l'essor d'après-guerre, l'industrie automobile du Canada repose sur la libéralisation des échanges commerciaux. Au cours des 50 dernières années, nous sommes devenus partie intégrante de cette industrie. Depuis 1965, lorsque les premières voitures japonaises sont entrées sur le marché canadien, nos membres ont vendu 15,1 millions d'unités. Depuis 1986, lorsque la première usine d'assemblage de véhicules a ouvert ses portes au Canada, les fabricants japonais ont construit plus de 16,4 millions de véhicules. Nous ne construisons pas uniquement là où nous vendons, nous construisons plus que ce que nous vendons au Canada.

L'année dernière a été la deuxième année consécutive de production, d'exportations et de ventes record pour nos membres. Le Canada est un exportateur net de véhicules de marque japonaise depuis 1993, avec un total cumulatif de près de quatre millions de véhicules. En 2015, nous avons exporté cinq fois plus de véhicules que nous en avons importé du Japon. Presque 8 véhicules sur 10 que nous vendons au Canada sont actuellement construits en Amérique du Nord. De plus, les modèles construits au Canada sont parmi les plus populaires auprès des consommateurs canadiens. La production locale nous rapproche de nos clients.

Les récents investissements, tels que ceux faisant de l'usine d'Alliston la principale usine d'assemblage de la nouvelle Civic et le lancement d'une nouvelle génération Lexus RX à Cambridge, combinés à la croissance annoncée de la production du RAV4 à l'usine de Cambridge, témoignent de notre engagement à long terme

envers le Canada, qui profitera également aux fabricants canadiens de pièces d'automobile.

À ce jour, les constructeurs d'automobiles du Canada ont investi plus de 10 milliards de dollars dans les installations de fabrication canadiennes, ce qui a permis d'attirer au Canada plus de 50 entreprises de pièces d'automobile. La croissance de ce secteur de l'industrie représente maintenant 43 % de la production totale de véhicules légers au Canada. Il est à l'origine de plus de 72 000 emplois directs et indirects partout au Canada, dont près de 30 000 dans des usines d'assemblage de véhicules et de fabrication de pièces détachées de marque japonaise en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique.

Puisque nous croyons au libre-échange, nous appuyons le PTP, mais pas seulement pour la période d'élimination graduelle de cinq ans et les règles d'origine souples et tournées vers l'avenir. Notre industrie dépend largement des échanges commerciaux, et le PTP permettra d'uniformiser les règles du jeu conformément aux nouveaux accords de libre-échange, tels que l'ALE Canada-Corée et l'AECG.

En fait, nous avons été déçus de constater que la période d'élimination progressive des droits de douane n'était pas immédiate dès l'entrée en vigueur de l'accord, puisque cela nous aurait permis de livrer concurrence aux véhicules importés de la Corée du Sud, qui seront exemptés de droits de douane à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017. D'un autre côté, grâce à cette élimination progressive, le Canada bénéficiera d'un accès préférentiel au marché américain pendant 20 ans par rapport au Japon, ce qui lui permettra d'accroître la production et les exportations en provenance des usines canadiennes.

Nous savons que les droits de douane imposés par les États-Unis sur les véhicules japonais seront graduellement éliminés sur une période de 25 et de 30 ans. Même si cette mesure est inutilement protectionniste, elle n'aura pas de répercussions importantes. Que les droits de douane soient fixés à 2,5 % pour les véhicules et à 25 % pour les camions commerciaux ne pose pas vraiment problème, puisque Toyota, Nissan et Honda fabriquent tous des camionnettes aux États-Unis. Les droits de douane imposés par le Canada et les États-Unis sur les véhicules ne concordent pas, puisqu'il n'y a pas de tarif extérieur commun, alors il n'y a aucune raison d'harmoniser leur élimination progressive. Les droits de douane applicables aux véhicules à passagers, fixés à 6,1 %, sont deux fois et demie plus élevés au Canada qu'aux États-Unis.

Si le Canada avait obtenu la même élimination progressive des droits de douane, non seulement les importations japonaises auraient été désavantagées pour 25 ou 30 ans, mais on aurait sérieusement découragé l'investissement au Canada. Par conséquent, nous appuyons la ratification hâtive du PTP puisqu'elle indiquera aux investisseurs du secteur de l'automobile au Japon que le Canada reconnaît la présence importante et croissante des constructeurs d'automobiles et des fabricants de pièces d'automobile japonais, et surtout, qu'ici, nous faisons des affaires d'égal à égal.

L'intensification de nos relations internationales par la conclusion d'accords commerciaux exhaustifs tels que le PTP permettra de créer de nouveaux débouchés et offrira un plus grand choix de voitures aux consommateurs canadiens. À notre avis, le PTP représente un équilibre fondamental alors que le Canada négocie de nouvelles ententes avec la Corée et l'Europe, avec des perspectives favorables à long terme, qui profiteront non seulement aux consommateurs, mais aussi à de nombreux secteurs de l'économie canadienne, y compris les secteurs de la construction automobile et de la fabrication de pièces d'automobile.

● (0945)

Enfin, j'abonde dans le même sens que les autres témoins. Si le PTP se concrétise, le Canada serait bête de ne pas y prendre part. Dans le cas improbable où le PTP échouerait du côté des États-Unis, le Canada devrait immédiatement reprendre ses négociations bilatérales avec le Japon en vue de conclure un APE.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Worts. Vous avez terminé juste à temps.

Je vais maintenant céder la parole à M. Volpe, de l'Association des fabricants de pièces d'automobile.

**M. Flavio Volpe (président, Association des fabricants de pièces d'automobile):** Bonjour, monsieur le président, et mesdames et messieurs les députés. Je suis ravi d'être des vôtres aujourd'hui.

Je vous remercie de nous donner cette occasion de nous exprimer sur les conséquences du Partenariat transpacifique pour les fabricants canadiens de pièces d'automobile et de discuter des mesures que devrait adopter le gouvernement du Canada avant la ratification finale.

Pour commencer, j'aimerais vous présenter l'Association des fabricants de pièces d'automobile. L'AFPA est l'association nationale du Canada qui représente les fabricants de pièces, d'équipement, d'outils et de fournitures et les fournisseurs de services pour l'industrie automobile dans le monde. L'association a été fondée en 1952 et ses membres représentent 90 % de la production indépendante de pièces au Canada. En 2015, les expéditions de pièces d'automobile ont dépassé 25 milliards de dollars, et cette industrie employait plus de 81 000 personnes, dont près de la moitié sont employées par de petites et moyennes entreprises au Canada, et l'autre moitié par de grandes sociétés. Ces entreprises peuvent appartenir à des intérêts canadiens ou étrangers. Il y a un bel équilibre.

À l'origine, le PTP était un accord entre quatre petits pays qui souhaitaient officialiser des relations commerciales dans la région du Pacifique Sud. Il est aujourd'hui dominé par les États-Unis, qui voulaient conclure une entente bilatérale avec le Japon, et il réunit 12 pays qui ont demandé — ou plutôt supplié, selon certains rapports — d'être inclus afin de ne pas être laissés de côté par l'union de ces deux géants. C'est le cas du Canada. Avec une entrée inopportune dans des négociations déjà mûres entre deux grands acteurs, axés sur leurs intérêts géopolitiques et leurs propres relations avec un pays non signataire, la Chine, le Canada n'a pas pris part à ces négociations avec de bonnes cartes.

D'autres témoins convoqués devant le Comité ont décrit les consultations qui ont été menées avec les fonctionnaires et les ministres dans les mois et les années qui ont précédé l'établissement de cet accord, mais les fabricants de pièces d'automobile ne faisaient pas partie de ce groupe. Le Canada, et apparemment le Mexique, ont confié aux États-Unis le soin de négocier les dispositions sur les règles d'origine dans le secteur automobile, les mesures de protection et le retour au droit NPF dans le cadre de leurs discussions bilatérales avec le Japon.

Selon des sources mexicaines, les États-Unis et le Japon ont conclu un accord bilatéral en avril 2015 qui stipule une teneur en valeur régionale minimale de 30 % pour les pièces d'automobile et de 45 % pour les véhicules finis, avec des dispositions de souplesse permettant une réduction supplémentaire de 10 % pour ce qui est des composantes des véhicules. Il s'agit d'une réduction par rapport aux 62,5 % et aux 60 % respectifs de teneur en valeur régionale de

l'ALÉNA, sur lequel repose la chaîne d'approvisionnement commerciale la mieux intégrée et la plus lucrative au monde, et le partenaire de l'ALÉNA aurait accepté un pourcentage de 55 %.

Le fait que les États-Unis n'ont pas informé le Canada ni le Mexique de leur accord avec le Japon avant les négociations de Maui, à la fin de juillet 2015, est du domaine public, et je ne vais pas en rajouter.

Entretemps, l'AFPA avait rencontré les hauts fonctionnaires, le ministre du Commerce international et le premier ministre. Aucune de ces personnes n'était au courant de l'accord d'avril, ou si elles l'étaient, aucune d'entre elles n'avait été consultée pour comprendre réellement l'incidence de cet accord. Je crois fermement que personne n'a été informé.

C'est là que réside le problème du PTP en ce qui concerne le secteur de la fabrication des pièces d'automobile au Canada. Personne en position d'autorité n'a investi dans des consultations avec l'industrie avant qu'on se fasse avoir par les principaux partenaires commerciaux qui ont fait fi des intérêts du Canada lorsqu'ils ont négocié l'accord en notre absence.

L'AFPA a été très active entre la réunion tenue en juillet à Maui et la finalisation de l'accord en octobre. Nous avons coordonné des positions de principe entre nos homologues mexicains et américains, et nous avons rédigé des lettres publiques avertissant nos négociateurs en chef respectifs des conséquences défavorables de cet accord. Nous avons tenu de vastes consultations auprès de l'industrie, organisé des réunions, demandé des conditions précises, et joué un rôle important dans les négociations trilatérales et quadrilatérales avec nos partenaires de l'ALÉNA, et par la suite, avec le Japon.

Les modalités de l'entente nuisent à la dynamique continentale de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile la mieux intégrée. Les règles en vertu desquelles les entreprises canadiennes, américaines et mexicaines ont fonctionné pendant plus de 20 ans ont été abandonnées. En vertu des nouvelles dispositions relatives aux règles d'origine, non seulement les pièces et les véhicules dont la grande majorité provient de pays non membres du PTP seront vendus libres de droits de douane en Amérique du Nord, mais aussi le règlement de différends, l'élimination des droits de douane et les mesures de protection seront également assujettis aux différents accords parallèles conclus entre le Japon et les États-Unis, le Canada et les États-Unis, puis le Canada et le Japon.

● (0950)

Un différend commercial entre les États-Unis et le Japon qui justifie une mesure de sauvegarde, tel que le retour au droit NPF, pourrait nuire à l'industrie de l'automobile au Canada, et nous n'avons pas les dispositions nécessaires pour y faire face ou nous ne comprenons pas la dynamique de cause à effet.

Et plus important encore, l'administration des États-Unis est en train de préparer un projet de loi sur l'aide à l'ajustement commercial afin d'atténuer les effets du PTP sur l'industrie américaine. Si le passé est garant de l'avenir, l'accord renfermera des dispositions sur la formation des travailleurs, des crédits d'impôt bénéfiques et une assistance directe aux usines d'assemblage établies aux États-Unis. Le secteur canadien des pièces d'automobile, quant à lui, doit composer avec des dispositions sur la teneur en valeur régionale qui, dans certains cas, sont presque réduites de moitié, et une élimination progressive des droits de douane qui s'échelonne sur cinq ans par rapport à 25 ans pour les États-Unis. Il est donc doublement désavantagé par rapport au secteur américain, qui recevra une aide fédérale à l'ajustement commercial. Cette situation nuira encore davantage à notre transition vers un monde post-ALENA.

Le gouvernement a hérité d'un PTP qui néglige le secteur de l'approvisionnement automobile, plus précisément les possibilités de ses petites et moyennes entreprises et la capacité de croissance de la production au Canada des plus grandes entreprises. Il doit envisager la ratification avec prudence. Bien que ce soit très peu probable, les États-Unis pourraient ne pas ratifier cet accord. S'ils vont de l'avant, ils adopteront certainement une mesure législative compensatoire pour nos entreprises homologues établies dans ce pays.

Les négociations officielles ont déjà négligé l'industrie dans ce processus. Le processus de ratification doit être mené avec grande prudence afin de corriger les lacunes, anticipées ou non.

Merci.

• (0955)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Volpe. Vous nous avez donné beaucoup de renseignements en peu de temps, et nous vous en sommes reconnaissants.

Nous allons continuer de suivre notre liste, selon l'ordre d'intervention habituel.

Les conservateurs disposent de six minutes.

Monsieur Hoback.

**M. Randy Hoback:** Merci, monsieur le président. Merci aux témoins d'avoir accepté notre invitation.

Monsieur le président, j'aurais aimé avoir plus de temps pour échanger avec les témoins précédents, mais il est également très intéressant de discuter avec ces témoins-ci.

Cet accord doit avoir un impact positif sur la création d'emplois au pays et être profitable pour les fabricants canadiens. Je suis un peu confus lorsque j'entends dire que les constructeurs automobiles japonais ont investi 10 milliards de dollars au Canada, et que Ford n'investira que 1 milliard au pays.

Pourquoi estimez-vous que le Canada est une destination de choix pour l'investissement? Aussi, je comprends que vous ne pouvez pas parler au nom de Ford, mais pourquoi l'entreprise dit-elle qu'elle préférerait investir 10 milliards de dollars aux États-Unis et 7 milliards au Mexique? Quels sont les facteurs considérés dans la décision entourant l'emplacement d'une usine? Est-ce la population? Est-ce la taille du marché? Est-ce les tarifs? Est-ce l'accès à d'autres marchés? Sur quoi cette décision repose-t-elle?

**M. David Worts:** Il n'est nullement question pour moi de parler au nom des investisseurs, mais je sais que ces décisions d'investissement sont prises à l'aide d'une matrice des enjeux concernant le marché. Évidemment, les investisseurs recherchent un marché concurrentiel et invitant.

À mon avis, tout comme leurs homologues américains, les constructeurs automobiles japonais au Canada sont très intégrés en Amérique du Nord en raison de l'ALE et de l'ALENA. Nous n'avons pas pu accéder au pacte de l'automobile, mais nous avons réussi à obtenir un accord raisonnable dans le cadre de l'ALE et de l'ALENA. Selon moi, la clé de notre réussite repose sur la qualité de nos associés et des membres de notre équipe qui travaillent dans ces installations, mais aussi sur le fait qu'ils ont réussi à attirer beaucoup d'investisseurs japonais au Canada dans le secteur des pièces automobiles.

**M. Randy Hoback:** Est-il juste de dire que les investisseurs japonais investissent au Canada en raison des possibilités qui pourraient se développer? Par exemple, vous dites que grâce à l'AECG, le Canada devient une sorte de plateforme donnant accès non seulement au marché asiatique, grâce au PTP, mais aussi au marché européen.

**M. David Worts:** C'est exact. Vous vous souviendrez qu'il y a environ un an, Honda a annoncé qu'elle envisageait d'exporter le CR-V vers l'Europe dès l'entrée en vigueur de l'AECG. Elle y voit une occasion, au même titre que Ford.

**M. Randy Hoback:** Des questions ont été soulevées concernant la réduction des tarifs. Vous en avez parlé, vous aussi. Si je regarde la situation dans son ensemble, ce n'est pas réjouissant, mais lorsque je compare les gammes de véhicules et les produits, je me demande combien de produits de véhicules fabriqués au Canada seront touchés par les réductions de tarifs. Que mettons-nous en jeu au Canada avec cette réduction rapide de tarifs? Ces véhicules sont-ils vraiment fabriqués au Canada ou sont-ils fabriqués aux États-Unis, au Mexique ou ailleurs? Comparons-nous des pommes avec des pommes?

**M. David Worts:** Comme je l'ai souligné, environ 8 véhicules sur 10 que nous vendons au Canada sont fabriqués en Amérique du Nord, et environ 40 % de ces véhicules sont fabriqués au Canada. Essentiellement, 2 véhicules sur 10 sont importés du Japon, car nous ne fabriquons qu'un nombre limité de véhicules et de modèles au Canada pour profiter de la taille et de la portée du marché et de l'accès que nous avons au marché beaucoup plus grand des États-Unis, grâce à l'ALENA.

Ces importations sont nécessaires pour répondre à tous les besoins des consommateurs canadiens en matière de transport. Nous sommes conscients que depuis 1993, nous sommes un exportateur net. C'est pourquoi nous fabriquons plus de véhicules que nous vendons et nous sommes très heureux des activités qui se déroulent ici, au Canada.

**M. Randy Hoback:** Monsieur Volpe, vous avez parlé des fabricants de pièces automobiles au Canada. Une des choses dont il faut tenir compte concernant les règles de contenu moins élevé, c'est qu'elles s'appliquent aussi à l'étranger. Donc, l'expédition et l'exportation de pièces automobiles vers d'autres pays dans le cadre de ces chaînes d'approvisionnement seraient profitables pour les fabricants canadiens, non? Au Japon, on parle seulement d'un contenu de 50 %.

**M. Flavio Volpe:** La construction automobile est une initiative très locale. Lorsque des pièces automobiles sont expédiées à l'étranger, elles sont expédiées en grande quantité et en temps opportun. Elles ne traversent pas le Pacifique seules, mais bien faisant partie d'un véhicule.

**M. Randy Hoback:** Serait-il possible que les États-Unis et le Mexique ratifient le PTP, mais pas le Canada? Les conséquences seraient-elles dommageables pour votre industrie si vous ne pouviez pas concurrencer sur un pied d'égalité avec nos...

**M. Flavio Volpe:** Plusieurs témoins ont soulevé cette prémisse intéressante. Ils disent que les modalités de l'accord sont souples, mais si tous les autres pays ratifient l'accord, nous devrions, nous aussi, le ratifier, sinon, ce sera problématique.

• (1000)

**M. Randy Hoback:** Je vous repose la question. S'ils ratifient l'accord et que le Canada ne le ratifie pas, quelles seront les conséquences pour les fabricants de pièces automobiles du Canada s'ils ne peuvent pas participer à ces chaînes...

**M. Flavio Volpe:** Nous avons été très clairs à cet égard avec le gouvernement précédent et le gouvernement actuel. Si nos partenaires de l'ALENA ratifient le PTP, nous devons le ratifier nous aussi. Cela ne veut pas dire que nous approuvons les modalités de l'accord; c'est simplement qu'il s'agit du moindre de deux maux.

**M. Randy Hoback:** Au sujet du nombre de véhicules fabriqués — 8 véhicules sur 10 sont fabriqués en Amérique du Nord —, quelle est l'importance de la manipulation des devises dans cette formule si 80 % de ces véhicules sont fabriqués en Amérique du Nord?

**M. Stephen Beatty (vice-président, Toyota Canada Inc., Japan Automobile Manufacturers Association of Canada):** Puis-je répondre?

Au cours des dernières années, le plus gros impact sur l'industrie automobile du Canada est survenu lorsque le dollar canadien valait plus que le dollar américain. À l'époque, le gouvernement des États-Unis utilisait plusieurs outils économiques conçus pour ajuster la valeur du dollar américain. Nous avons une relation commerciale très intégrée avec les États-Unis. De petites variations peuvent avoir des conséquences importantes sur notre capacité à soutenir la concurrence, tant sur le marché domestique que sur le marché des exportations, un marché dont tous les fabricants canadiens sont responsables.

Je crois que dans l'analyse de cette question, notamment pour déterminer quel sera l'impact sur l'industrie de l'automobile du Canada, il est très important de comprendre que, du point de vue manufacturier, cette industrie se divise en deux: l'industrie américaine et l'industrie japonaise. À la fin de l'année dernière, Toyota était le plus important constructeur automobile au Canada, et Ford, le plus petit. Les gens de Ford ont parlé plus tôt de leurs activités de fabrication et de leur dépendance aux exportations, et je crois que c'est une très bonne chose pour l'entreprise. Mais cela révèle que l'élimination des tarifs pour le marché canadien aura peu ou pas d'incidence sur les activités de fabrication au Canada.

Je crois qu'il est important de mettre ce débat en perspective et de comprendre de quoi il est question.

**M. Randy Hoback:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Hoback.

Mme Ludwig sera notre prochaine intervenante. Puisque vous partagez votre temps de parole avec Mme May, vous disposerez toutes les deux de trois minutes.

**Mme Karen Ludwig (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Bonjour et merci aux témoins d'être ici. Ce sont d'excellentes discussions.

Je suis très heureuse que nous participions tous à des consultations publiques. Je suis heureuse également de partager mon temps de parole avec Mme May. Le public doit savoir que nous collaborons tous, que nous sommes ouverts et que nous entendons des témoins qui sont pour l'accord, et d'autres qui sont contre.

L'un de vous a souligné que nous accusons un déficit commercial de 122 milliards de dollars. Donc, le statu quo serait problématique. Nous dépendons beaucoup du marché américain. Une de mes collègues a parlé de la possibilité que le Canada ne ratifie pas l'accord, même si les autres pays le ratifient. Si le PTP est ratifié, quel pourrait être l'investissement des constructeurs automobiles japonais ou coréens au Canada? Que pouvons-nous faire pour être plus novateurs et compétitifs? Quel serait l'impact sur la création d'emplois et l'investissement étranger?

**M. David Worts:** Merci pour cette question.

Le problème, pour nous, c'est que nous sommes en mode rattrapage par rapport à l'accord conclu entre le Canada et la Corée. Donc, du côté des importations, nous sommes en concurrence avec les Coréens. Dès janvier prochain, ils pourront exporter leurs produits au Canada sans payer de tarif, ce qui leur procurera un avantage concurrentiel important. C'est ce qui nous préoccupe et c'est pourquoi nous appuyons les négociations bilatérales entre le Canada et le Japon. À notre avis, il s'agit d'une façon plus facile de procéder, puisqu'il est question d'une entente bilatérale, que les économies du Canada et du Japon sont très complémentaires et que nous entretenons une très bonne relation avec le Japon.

Je ne peux pas m'exprimer au nom des investisseurs coréens à savoir pourquoi ils ne voudraient pas investir au Canada. D'ailleurs, ils ont déjà investi ici. Dans les années 1990, ils ont exploité une usine au Québec pendant quelques années avant de la fermer et de transférer leurs activités au Brésil.

• (1005)

**M. Flavio Volpe:** J'aimerais intervenir brièvement sur l'investissement accru des Japonais et des Coréens. Les Coréens fonctionnent selon les modalités de l'accord conclu sur le mouvement des produits. Cet accord facilite l'expédition vers le Canada de produits fabriqués au Japon ou dans un autre pays hors du continent nord-américain. Donc, en ouvrant la porte au mouvement de produits fabriqués ailleurs, on nuit à la proposition de valeur de l'augmentation des investissements dans notre marché. Si l'on redéfinit la teneur en valeur locale du contenu et que la grande majorité de la teneur en valeur régionale peut être produite dans un pays qui n'est pas signataire du PTP, on parle de la Chine. Donc, si l'on choisit de fabriquer un produit en Asie, en Chine, pourquoi construire de nouvelles usines au Canada?

**Le président:** Madame May, vous avez la parole pour le temps qu'il reste à l'intervention, soit deux minutes et demie.

**Mme Elizabeth May:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vais m'adresser à M. Volpe.

D'abord, je tiens à vous remercier pour cet exposé sur l'évolution du PTP et la façon dont le Canada s'est fait imposer toutes sortes de restrictions désavantageuses pour nous. Je n'ai jamais entendu d'explications aussi claires sur le sujet.

J'aimerais aussi faire une parenthèse. Je ne crois pas qu'il soit si improbable que les États-Unis ne ratifient pas le PTP. Hillary Clinton s'est prononcée contre cet accord, tout comme plusieurs républicains et le Congrès.

Quelles seront les conséquences dommageables pour l'industrie canadienne des fabricants de pièces automobiles, dont la plupart sont des PME, si cet accord est ratifié? Compte tenu des préoccupations actuelles concernant la situation politique aux États-Unis, croyez-vous que le Canada puisse renégocier certains éléments clés de l'accord afin de protéger votre secteur?

**M. Flavio Volpe:** J'aurais deux points à souligner. D'abord, à mon avis, la renégociation n'est pas possible. Par contre, il y a des accords parallèles à celui-ci qu'il faudrait remettre en question. Ces accords parallèles concernent, notamment, des mesures de retour et de protection et les échéanciers d'élimination des tarifs. Vous savez, la prémisses des fabricants canadiens, petits et moyens... je les représente tous. Certains grands fabricants ont dit qu'ils étaient heureux de cet accord et qu'ils l'appuyaient, mais j'aimerais préciser leurs propos. Ils disent que cet accord leur permet d'avoir accès à de nouveaux marchés et à de nouveaux clients pour vendre leurs produits. Mais, cela aurait un impact sur le PNB et non sur le PIB. Si vous voulez fournir des pièces à une usine d'assemblage située en Asie, vous allez assembler vos pièces en Asie.

L'inverse est également vrai. Nous ouvrons la porte à des joueurs plus importants. Ils disposent de capitaux mobiles, profitent d'économies d'échelle, et peuvent présenter des soumissions pour des produits et lignes de production, et les PME qui se portent bien devront concurrencer avec ces grands joueurs. Ce sont deux réalités. Même si certaines grandes entreprises canadiennes ayant des chiffres d'affaires dans les milliards de dollars auront la chance de trouver de nouveaux clients, non seulement ceux-ci seront à l'étranger, mais l'entreprise embauchera des travailleurs à l'étranger et fabriquera, à l'étranger, ses produits destinés aux voitures. C'est là où nous en sommes.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Volpe.

Le temps est écoulé. Notre prochain intervenant sera du Parti conservateur.

Monsieur Ritz, vous avez la parole pour cinq minutes.

**L'hon. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, PCC):** Merci. Ce sont des échanges très intéressants.

J'aimerais parler des discussions sur le commerce. Ces discussions portent toujours sur l'équilibre. Il y a toujours des intervenants qui disent qu'ils sont sortis gagnant, d'autres qui disent qu'ils sont sortis perdant.

M. Dias a dit que le secteur de l'automobile est le secteur manufacturier le plus important du pays. C'est faux. Le plus important, c'est le secteur de la transformation alimentaire.

Vous avez également parlé de la manipulation des devises, et je suis tout à fait d'accord avec vous. Des accords parallèles sur la manipulation des devises font l'objet de discussions mondiales, au cas où cette pratique réapparaissait.

On parle beaucoup aussi des pertes d'emplois, mais pas beaucoup de la création d'emplois. J'aimerais vous entendre à ce sujet. Je sais que le dernier groupe de témoins a parlé d'une perte immédiate de 20 000 emplois, dans le pire des cas, mais ça ne se produira pas, à mon avis. Il y a aussi des créateurs d'emplois. Au cours des 40 dernières années, vous avez créé 72 000 emplois directs. Selon vous, en augmentant sa présence, le secteur de l'automobile pourrait-il créer plus d'emplois?

On ne parle pas d'une consommation intérieure de 30 millions de personnes ou de 300 millions de personnes, si l'on compte les États-Unis. On parle de 900 millions de personnes à l'échelle mondiale. Nous pouvons parler d'exportation mondiale. Avez-vous des données sur le genre d'emplois que l'on pourrait créer?

• (1010)

**M. David Worts:** En fait, nous abordons la question d'un angle légèrement différent. Nous essayons de composer avec les termes de l'accord avec la Corée et de l'AECG. Ce sont nos principaux concurrents.

Étant donné les sommes investies au Canada par les constructeurs d'automobiles japonais et les fabricants de pièces d'automobile, il serait malvenu que les véhicules européens et coréens soient importés au Canada en franchise de droits et que ce ne soit pas le cas pour les véhicules japonais.

Toutes nos activités au Canada, actuelles et passées, sont fondées sur la libéralisation du commerce. Nous continuons à prendre des engagements au Canada, pas seulement chez Honda et chez Toyota, mais aussi à l'usine d'assemblage de camions de poids moyen de Hino, à Woodstock, et à l'usine de fabrication de roues de Toyota, en Colombie-Britannique. Notre rôle ne consiste pas à faire des prévisions sur les résultats possibles. Ce que nous disons, c'est qu'il faut créer un environnement concurrentiel et souple.

Nous pouvons considérer l'AECG et le PTP comme de nouvelles occasions d'affaires. Les effets ne seront pas nécessairement immédiats, car cela nécessite une longue préparation. Par conséquent, les avantages se présenteront au fil du temps. Je pense toutefois que nous devons nous assurer que vous maintiendrez un environnement positif au Canada.

**L'hon. Gerry Ritz:** Avant l'AECG, le PTP et l'accord avec la Corée du Sud, nous avons assisté à l'érosion considérable de l'ensemble du secteur automobile, à une relocalisation dans certains États américains où les revenus ne sont pas imposables, et au Mexique et en Chine, dans le cas des usines de fabrication de Magna. À mon avis, la libéralisation du commerce permet d'empêcher ce genre de choses et d'assurer la pérennité du secteur de l'automobile au Canada. Selon moi, l'élimination des obstacles tarifaires du Canada sur la période de cinq ans est une occasion, étant donné que les États-Unis — où la production est déjà élevée, de toute façon — maintiendront leurs obstacles tarifaires pendant 25 ou 30 ans, selon le produit. Nous aurions ainsi des règles de jeu équitables qui permettraient d'attirer des investissements au Canada pendant 20 à 25 ans de plus. Cela pourrait aider à enrayer cette érosion.

Y a-t-il des commentaires à ce sujet?

**M. Stephen Beatty:** Nous aurions deux observations, qui nous ramènent à notre histoire: la fabrication suit les ventes. Notre intérêt pour la construction d'installations de fabrication est directement proportionnel à notre capacité de percer le marché. C'est ce que nous avons fait au cours de notre histoire.

L'autre aspect, c'est qu'on a souvent clamé que le maintien des règles de l'ALENA permettrait de sauver l'industrie canadienne. De toute évidence, on a assisté pendant cette période à l'exode des entreprises du secteur canadien de la fabrication vers le Mexique. C'est lié à la conception de la région de l'ALENA: pour avoir des coûts de production plus faibles, il faut déménager ces activités au sud. Ce n'est pas l'argument le plus convaincant en faveur de la fabrication.



L'objectif est d'avoir des entreprises manufacturières qui s'adaptent facilement aux besoins du marché et qui fabriquent des produits de la plus haute qualité, des produits de haute technologie à valeur ajoutée. C'est ce que nous avons fait dans nos usines canadiennes.

Cela dit, je suis convaincu que nous avons réussi, grâce à un travail acharné, à mettre en place au Canada un secteur de la fabrication très concurrentiel. Toutefois, à long terme, nous voyons mal comment le maintien d'obstacles tarifaires pourrait être un avantage net pour ce secteur au Canada, en particulier si on nuit à la capacité des fabricants japonais de s'adapter au marché de façon efficace.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Beatty.

Nous passons maintenant au NPD, pour trois minutes.

Madame Ramsey...

**M. Flavio Volpe:** Monsieur le président, me permettez-vous de répondre?

Je pense que nous nous concentrerons sur les tarifs, qui ont leur importance quant à la circulation des marchandises. L'opposition au PTP n'a jamais été liée aux tarifs. On peut élargir les marchés, on peut réduire les tarifs et favoriser les ventes, mais la difficulté est liée à un aspect: la teneur en valeur régionale.

Si vous mainteniez la teneur en valeur régionale au niveau établi pour favoriser l'achat local, ce serait autre chose que de fixer à 35 % la teneur en valeur régionale pour certaines pièces d'automobile. Soyons clairs: on parle d'une proportion de 65 %. Cela ne doit pas nécessairement venir d'un pays du PTP.

Dans l'hypothèse qu'il est possible d'acheter plus de pièces dans des pays qui ne font pas partie du PTP, des pays qui sont capables d'offrir leurs produits à moindre coût et qui sont actuellement le fondement de la production en Asie, cela ne représente pas une proposition de valeur pour favoriser de nouveaux investissements au Canada. Cela a l'effet contraire.

• (1015)

**Le président:** Merci, monsieur Volpe.

Nous allons lancer le chronomètre. Il n'a pas pris de votre temps. Vous avez trois minutes. Allez-y.

**Mme Tracey Ramsey:** Ma question porte sur la TVR, la teneur en valeur régionale.

M. Jerry Dias a indiqué qu'une réduction de 20 % de la teneur en valeur régionale, qui est prévue dans le PTP, se traduirait en fin de compte par la perte de 20 000 emplois dans le secteur canadien de l'automobile. Le secteur canadien des pièces automobiles représente 81 000 emplois. Pouvez-vous nous dire quelle serait, selon vous, l'incidence de la réduction de la teneur en valeur régionale sur les emplois?

**M. Flavio Volpe:** Je crois savoir qu'Unifor a fait une étude. Depuis le début, nous avons indiqué qu'il serait très difficile de donner des chiffres précis tant que nous n'aurions pas examiné les conditions de l'accord, mais je vais vous parler de la répartition.

Environ 40 000 emplois du secteur de la fabrication de pièces automobiles sont dans des PME. Ces entreprises ont une usine, parfois deux; il pourrait s'agir de fabricants d'outils et de moules. Ce sont habituellement des entreprises canadiennes. Elles devront affronter de nouveaux concurrents dans les chaînes de montage qu'elles approvisionnent, et cette concurrence viendra de l'extérieur de l'Amérique du Nord et des pays du PTP. Elles ont de nouveaux concurrents.

Les quelque 40 000 autres emplois sont dans des entreprises comme Magna, Linamar et Martinrea, qui ont une grande présence à l'échelle mondiale et un capital mobile. Je crois que nous avons tous entendu leurs dirigeants indiquer que ces entreprises se tireront bien d'affaire.

Je pense qu'il est surtout question des PME.

Aux termes des règles actuelles de l'ALENA, le fournisseur d'une chaîne de montage est tenu de respecter les exigences du fabricant de pièces d'origine figurant sur le certificat d'origine de l'ALENA. Évidemment, dans la réalité, cela ne fonctionne pas ainsi, où une personne procède à une vérification à l'aide d'une liste. Donc, on vérifie la conformité, et on indique maintenant que le taux de conformité doit être de l'ordre de 60 %, ce qui offre de nouvelles possibilités. C'est une simple question de bon sens. Examiner d'autres options est une bonne pratique d'affaires.

Nous pouvons étudier d'autres options, pas seulement au Japon, qui est un extraordinaire partenaire du secteur de la fabrication. Honnêtement, les investissements japonais au Canada, en particulier en Ontario, expliquent ce qui distingue les succès obtenus par l'Ontario par rapport au Michigan. Nous avons un très grand respect à cet égard, et nous les représentons. Si vous faites des achats auprès de ces entreprises, vous pouvez maintenant regarder du côté des autres pays du PTP, et vous pouvez manifestement regarder du côté de la Chine et d'autres pays qui produisent à moindre coût. Je souligne au passage qu'on y fabrique d'excellents produits.

**Mme Tracey Ramsey:** Dans ce cas, est-il juste de dire qu'il y aura des pertes d'emplois dans les PME?

**M. Flavio Volpe:** Sans aucun doute.

**Mme Tracey Ramsey:** Vous avez aussi indiqué que vous n'avez pas été consultés. Pouvez-vous nous parler du gouvernement fédéral actuel et nous dire si vous avez eu l'occasion de présenter votre point de vue à l'actuelle ministre du Commerce international ou au gouvernement actuel, entre l'élection et la signature de l'accord, le 4 février?

Vous avez indiqué que vous avez examiné le PTP en profondeur et que vous avez étudié ses répercussions sur les divers partenaires de l'ALENA. J'aimerais en savoir davantage sur le processus de consultation avec le gouvernement actuel.

**Le président:** Veuillez répondre brièvement. Je suis désolé; c'est la dernière question.

M. Ritz a posé une question alors que son temps était écoulé. Une réponse a été donnée, mais cela va. Allez-y.

**M. Flavio Volpe:** Par rapport au nouveau gouvernement, je vais rendre à César ce qui appartient à César. Si ma mémoire est bonne, le bureau de la ministre a communiqué avec nous peu de temps après l'assermentation de la ministre, et elle est venue nous rencontrer. Je pense que c'est avec nous qu'elle a tenu sa première réunion. Je dirais que c'était une réunion plutôt technique, qui a duré trois heures plutôt qu'une heure, comme cela avait été prévu. Soulignons que la ministre de ce qu'on appelait auparavant Industrie Canada était présente. Il y avait des sous-ministres, des négociateurs en chef et du personnel de bureau; il y avait là toute une équipe, et nous sommes en communication constante depuis ce temps.

L'entente est conclue. Toutefois, ce qui retient notre attention, c'est le déroulement du processus aux États-Unis, ainsi que les raisons pour lesquelles le Canada devrait ralentir et attendre de voir ce que feront les Américains. On nous a écoutés.

**Le président:** Merci beaucoup.

**M. David Lametti (LaSalle—Émard—Verdun, Lib.):** Permettez-moi de préciser que c'est la ministre du Commerce international qui a rencontré M. Volpe.

**Le président:** Il y a beaucoup de gens qui parlent en même temps.

Monsieur Worts, vous pouvez faire quelques commentaires à ce sujet, si vous voulez.

**M. David Worts:** J'aurais deux ou trois observations.

• (1020)

**Le président:** C'est que vous utilisez le temps de parole de quelqu'un d'autre.

Allez-y, monsieur.

**M. David Worts:** Je tiens d'abord à préciser qu'au Canada, aucun droit n'est exigé pour les pièces d'automobile, et ce, depuis 1998. Donc, en ce moment, les pièces peuvent être importées en franchise de droits de n'importe quel endroit, sans avoir à respecter quelque règle d'origine que ce soit. Cela découle de l'élimination des programmes de remise des droits de douane qui était prévue à l'ALENA. C'est la réponse que le Canada a donnée à l'époque pour appuyer efficacement les activités de fabrication au Canada.

Deuxièmement, je dirais que l'ALENA n'offre aucune garantie quant aux pays d'origine. Une pièce n'ayant aucun contenu canadien peut tout de même être conforme aux règles de l'ALENA.

Le PTP n'a aucune incidence sur la pression de la concurrence exercée sur les fabricants de pièces. Cela dit, comme les chaînes d'assemblage de la plupart des constructeurs automobiles fonctionnent selon le modèle « juste à temps », qui est fondé sur l'approvisionnement à l'échelle locale, maintenir une présence au Canada est à la fois une bonne chose pour le secteur canadien des pièces d'automobile et un facteur essentiel à sa pérennité.

**Le président:** Ce sont là d'excellents commentaires, monsieur Worts. Merci d'avoir porté cela à notre attention.

Il nous reste quatre minutes. Je crois comprendre que les conservateurs veulent partager ce temps de parole; vous allez donc le partager avec... Il y aura deux minutes pour les conservateurs, puis deux minutes pour les libéraux, puis nous concluons.

Monsieur Van Kesteren.

**M. Dave Van Kesteren:** Je pensais que j'avais quatre minutes. Je vais essayer d'aller le plus vite possible. J'ai une question simple.

La politique de l'automobile de l'ancien gouvernement était axée sur le taux d'imposition des sociétés, les centres d'excellence, les déductions pour amortissement, l'harmonisation, le pont et le gel des taux d'assurance-emploi. Cela a-t-il aidé Toyota à établir une présence au Canada et à prendre des décisions stratégiques qui ont favorisé sa croissance?

**M. Stephen Beatty:** Je pense que ces mesures ont été très utiles. J'ajouterais que pendant cette période, il y a eu de vastes discussions sur la nécessité d'établir de meilleures relations bilatérales avec le Japon, et des mesures ont été entreprises en ce sens.

**M. Dave Van Kesteren:** Vous avez indiqué que cet accord comprend des normes en matière de travail et des politiques sur l'environnement. La mise en place d'une taxe sur le carbone au Canada aurait-elle une incidence sur la concurrence avec les États-Unis et le Japon, étant donné que les règles du jeu ne seraient pas uniformes avec ces deux pays?

**M. Stephen Beatty:** Encore une fois, toute mesure qui a une incidence sur les coûts de production finit par nuire à la compétitivité des activités de fabrication.

Cela dépend donc des genres de mesures qui sont prises par nos principaux partenaires commerciaux. Si le Canada fait cavalier seul, cela aura manifestement une incidence sur la compétitivité du secteur de la fabrication.

**M. Dave Van Kesteren:** Merci.

**Le président:** Madame Lapointe, vous avez deux minutes.

[Français]

**Mme Linda Lapointe:** Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins d'être ici parmi nous aujourd'hui.

Monsieur Worts, j'aimerais savoir si vos employés sont syndiqués et, le cas échéant, auprès de quelle association. Je parle des compagnies japonaises que vous représentez.

[Traduction]

**M. David Worts:** Les employés de Honda, de Toyota et de Hino ne sont pas syndiqués. General Motors et Suzuki avaient une coentreprise, appelée Cami — qui est maintenant une propriété exclusive de General Motors —, dont les employés étaient syndiqués à l'époque.

[Français]

**Mme Linda Lapointe:** Merci.

[Traduction]

**M. Peter Fonseca:** Nous avons entendu parler de la réussite des usines japonaises installées en Ontario. À votre avis, selon votre compréhension du PTP, quelles sont les probabilités de voir une autre usine d'assemblage de ce genre s'implanter en Ontario ou au Canada?

Le Canada détient-il un avantage concurrentiel ou est-il en désavantage sur la scène mondiale?

**M. Stephen Beatty:** Permettez-moi de remonter dans le temps. Je pense que beaucoup d'eau a coulé sous les ponts depuis la signature du premier accord de libre-échange, mais je dirais que les règles d'origine élevées de l'accord initial entre le Canada et les États-Unis ont nui à la capacité du Canada d'attirer les nouveaux investissements dans le secteur de l'automobile.

Plus les règles d'origine initiales sont élevées, moins la marge de manoeuvre d'une nouvelle usine sera grande. Si vous ne pouvez compter sur un groupe de fournisseurs attirés pour des choses comme le groupe motopropulseur, vous ne pourrez pas satisfaire aux exigences.

Dans ces circonstances, un nouvel investisseur est plus susceptible d'investir aux États-Unis plutôt qu'au Canada.

• (1025)

**M. Flavio Volpe:** La difficulté réside dans les détails. Ce n'est pas une question de tarifs. Nous avons parlé des droits liés à l'importation et l'exportation des pièces d'automobile. Les automobiles sont assemblées à un endroit donné. Cela fonctionne en cercles concentriques; on s'approvisionne au sein de ces cercles, parce qu'on a besoin de centaines de milliers de pièces à un moment précis. Savoir que les pièces d'automobile importées au Canada ne sont pas frappées d'un droit de douane n'est pas pertinent.

Ce qui est pertinent, toutefois, par rapport à votre question et à la discussion, c'est la teneur en valeur régionale. Un taux de 62,5 % constitue peut-être une barrière aux nouveaux investissements, tandis que le taux de 35 % ne pose aucun problème. Pourquoi voudrais-je construire quelque chose si je pouvais le vendre ici au même prix?

**Le président:** Je remercie les témoins des informations qu'ils nous ont fournies aujourd'hui. Il y a eu de bonnes questions; c'était une journée productive.

Nous aurons certainement encore l'occasion de discuter avec les gens de l'industrie de l'automobile. Le Comité fera une tournée du pays; nous irons peut-être dans votre ville. Vous êtes libres d'assister à nos réunions.

Cela dit, merci beaucoup d'être venus. C'était une journée instructive.

Nous allons suspendre la séance. Nous reprendrons à huis clos dès que nos invités auront quitté la salle.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*

---





Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>