

lui suffit de dissoudre la Chambre, ce qu'il peut faire au moment qu'il lui plaira. C'est son droit de déclencher des élections. Je le soupçonne de vouloir des élections à l'occasion desquelles il pourra blâmer l'opposition de sa défaite.

Une voix: C'est très juste!

M. Douglas: Je crois que le premier ministre ferait mieux de se décider. S'il veut s'occuper des affaires du pays, notre parti lui donnera sûrement son appui pourvu que les mesures présentées soient bonnes, mais si le premier ministre veut interpréter notre collaboration comme un signe de timidité ou de lâcheté, il se trompe, parce que, lorsque nous penserons devoir critiquer une mesure ou nous y opposer, nous le ferons, que cela entraîne ou non des élections.

La deuxième raison pour laquelle nous réclameons un débat sur cette motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides, c'est qu'à notre avis, l'étude d'une question s'impose depuis longtemps. Je veux parler de l'entente canado-américaine concernant l'industrie automobile. L'entente est en vigueur depuis le 1^{er} janvier en ce qui concerne le Canada. Le Congrès américain ne l'a pas encore ratifiée, mais au Canada, elle est en vigueur depuis plus de quatre mois. Les députés n'ont pas eu l'occasion de débattre la question. Aucun ministre n'a donné à la Chambre ni au pays une explication complète et définitive de la politique découlant de l'entente canado-américaine sur l'industrie automobile.

Il est déplorable, à mon sens, qu'une entente aussi importante, qui a été soumise au Congrès américain et qu'un comité du Congrès est en train d'examiner en détail, ait été adoptée au Canada par décret du conseil et mise en vigueur en vertu des pouvoirs conférés au gouverneur général en conseil sous l'empire du Tarif des douanes. C'est là une question extrêmement importante pour les Canadiens, et qui influera sur le Trésor canadien, sur les consommateurs, les fabricants et les travailleurs du Canada. Quatre mois après son entrée en vigueur, le Parlement n'a même pas eu l'occasion de l'examiner, d'interroger le ministre et de connaître l'avis du gouvernement, car tout s'est fait par décret du conseil.

Il est important de remarquer qu'aux États-Unis le gouvernement a signé l'accord, mais

n'a pas assumé une attitude dictatoriale en le mettant à exécution par un ordre du gouvernement. Le gouvernement américain a, en effet, élaboré la *Automotive Products Trade* qui comprend non seulement l'accord mais assure de façon précise, aux travailleurs et aux industries que touche cet accord, la protection du gouvernement. Nous n'avons pris aucune disposition de ce genre. Notre gouvernement a rendu exécutoire cet accord d'une vaste portée en approuvant simplement un décret du conseil, et il a laissé le Parlement, pendant quatre mois, sans autre pouvoir que celui de poser une question de temps à autre à l'appel de l'ordre du jour. Nous avons donc décidé que, dès qu'une motion de subsides nous en fournirait l'occasion, il nous faudrait demander au gouvernement de donner une explication complète à la Chambre et au pays et exprimer nos opinions sur l'accord.

Qu'on me comprenne bien, monsieur l'Orateur. Nous ne sommes pas contre la rationalisation de l'industrie automobile, voire de toute autre industrie, si c'est dans l'intérêt le mieux compris du public, des consommateurs, des travailleurs et des industriels canadiens. Partout dans le monde, la tendance est aujourd'hui à la rationalisation accrue de l'industrie. Les progrès réalisés au sein du Marché commun sont en grande partie attribuables à la rationalisation, notamment en ce qui touche l'uranium, l'acier et certaines industries auxiliaires. Sans doute sera-t-il avantageux plus tard d'accroître la rationalisation industrielle entre le Canada et les États-Unis. Mais en ce domaine, monsieur l'Orateur, il incombe au gouvernement de protéger les intérêts de ceux qui pourraient en souffrir. Il se doit également de protéger les intérêts des consommateurs canadiens.

Que donne cette entente sur l'automobile? Elle dégage les trois grands fabricants d'automobiles, Ford, General Motors et Chrysler, de l'obligation de payer des droits de douanes ordinaires sur les automobiles et les pièces d'automobiles qu'ils importent dans notre pays. Ces trois compagnies se trouveront à économiser quelque 50 millions par année. Cette somme de 50 millions ne tombera pas dans les coffres du Trésor canadien. C'est un don de la population du Canada aux trois grandes sociétés de fabrication d'automobiles.

Dans un journal de Toronto, j'ai lu un discours que le ministre des Transports (M. Pickersgill) prononçait samedi dernier et où