

Pour conclure, bien que mon collègue prétende que les garanties d'embauche étaient—je crois que le mot qu'il a employé était «ridicules»—tel n'est certainement pas le point de vue du directeur canadien des Travailleurs unis de l'automobile du Canada, M. Robert White. La Presse canadienne, à ce que j'ai vu, rapporte qu'il a loué mes efforts en vue d'obtenir des engagements de la part de la compagnie Chrysler en matière d'emplois et d'investissements. Je ne pense pas que M. Wright qui est connu pour être un négociateur dur et habile, qui n'a pas peur des mots quand il s'agit de faire connaître son point de vue publiquement, aurait dit cela s'il ne croyait pas que l'accord était nettement plus avantageux que ne le laissent entendre les propos de mon collègue. En fait, je peux me tromper, mais je crois me rappeler que dans une émission radiophonique on a signalé que M. Wright avait déclaré que l'accord que le gouvernement fédéral a négocié avec la société Chrysler et Chrysler Canada était le meilleur que l'on pouvait attendre compte tenu des circonstances.

Ces circonstances pèsent beaucoup dans la balance. Elles comprennent la situation actuelle de Chrysler Canada et de sa société mère, ainsi que la réalité des très lourdes incertitudes qui planent sur le marché de l'automobile non pas seulement en ce moment mais pour des années à venir.

Je tiens à dire que dans l'ensemble et pour reprendre les paroles du directeur canadien des Travailleurs unis de l'automobile qui représente au niveau des négociations collectives les intérêts des travailleurs de Chrysler et de ses fournisseurs, il s'agit là d'un accord équitable et par conséquent d'un bon accord pour les travailleurs canadiens et l'économie de notre pays.

[Français]

L'hon. Roch La Salle (Joliette): Madame le Président, j'aimerais faire quelques remarques. D'abord, j'apprécie beaucoup les efforts du gouvernement. Je l'ai dit à l'occasion de la période des questions orales, et le ministre a sûrement reçu, comme moi-même, plusieurs avis des concessionnaires dans nos circonscriptions respectives, qui se réjouiront bien sûr de l'entente, de la proposition du gouvernement qui va permettre enfin, comme il l'a signalé, de sauver 6,000 emplois, particulièrement au Québec.

Maintenant, je reviens à la page 8. On espère que la compagnie Chrysler pourrait s'approvisionner en matériel et en éléments au Canada. Ma question, cet après-midi,—j'y reviens et je profite de l'occasion qui m'est donnée,—c'est que, au sujet de ces approvisionnements, le ministre comprendra que lorsque l'on parle de 6,000 emplois au Québec, emplois qui touchent directement ou indirectement la compagnie Chrysler. Il parle également de sauver 40,000 emplois au Canada. C'est quand même un chiffre important, bien sûr, dans la province de Québec, mais qui est encore minime comparativement à l'ensemble des effectifs de la Chrysler. Et je me demandais jusqu'où le ministre a reçu des instances. Je voudrais profiter de l'occasion pour lui demander de considérer la possibilité de penser peut-être à des industries de sous-traitants, parce que, au Québec, le ministre est conscient de notre faible participation dans le domaine direct de l'industrie de fabrication. Je voudrais savoir jusqu'où il sera possible, étant donné cet investissement d'un milliard de dollars, d'imaginer que le Québec pourrait trouver une partie légitime et respectable de

Chrysler Canada

ces investissements, et qui viseraient beaucoup plus la fabrication de certaines pièces, si ce n'est pas l'auto dans son entier.

M. Gray: Madame le Président, j'espère qu'un des résultats de cet accord entre la Chrysler et le gouvernement fédéral sera une répartition équitable des occasions de fabrication des pièces pour tout notre pays. Évidemment, cela dépend en un certain sens de la disponibilité des fournisseurs qui désirent présenter des soumissions pour le travail de fabrication de telles pièces. Et je désire encore une fois mentionner à mon honorable ami qu'il y a déjà des fournisseurs assez importants pour la société Chrysler Canada Ltd. dans la province de Québec. Par exemple, la Goodyear Canada Inc. à Valleyfield qui fabrique des pneus pour la société Chrysler, et la société Waterville Cellulose Products de Waterville dans la province de Québec qui fournit certaines pièces pour la Chrysler. Surtout je ne peux pas oublier de mentionner la société Firestone Canada Ltd. qui fabrique aussi des pneus pour la société Chrysler et qui est dans la ville de Joliette, dans la circonscription même de mon honorable collègue.

[Traduction]

Mme le Président: Comme il est très tard, nous pourrions peut-être mettre un terme à la période des questions après que le député de Broadview-Greenwood aura pris la parole. Je vois un autre député se lever. Je ne donnerai la parole qu'à un seul député après que le député de Broadview-Greenwood aura parlé.

M. Bob Rae (Broadview-Greenwood): Madame le Président, j'ai trois petites questions à poser au ministre.

Le ministre pourrait-il confirmer que jusqu'à présent, il y avait en fait trois usines importantes à Windsor, une usine d'assemblage de fourgonnettes, une usine de montage de moteurs V-8, ainsi que l'usine de montage de la Cordoba Newport.

Pour ce qui est de l'usine d'assemblage de fourgonnettes qui va être transformée pour la nouvelle T115, le ministre a expliqué que la société serait libérée de son obligation de faire un produit mondial dès qu'elle aurait remboursé les emprunts que le gouvernement garantit. Le ministre peut-il nous dire s'il a essayé de faire prolonger l'obligation au-delà de ce délai pour que le Canada ait au moins un produit mondial non pas seulement pendant une brève période, mais pendant un bon bout de temps. Pourrait-il nous dire pourquoi il n'y est pas parvenu?

Deuxièmement, le ministre peut-il confirmer qu'à compter d'août 1980, la société ne fabriquera plus de moteurs au Canada.

Troisièmement, si j'ai bien compris ce qu'il a dit au sujet de l'usine d'assemblage, Chrysler Canada ne peut effectuer aucune fermeture permanente d'usine sans l'autorisation préalable du ministre. Reste à savoir en quoi consiste une fermeture permanente. Par exemple, la question de mises en disponibilité permanentes dans une industrie, en vertu de la loi sur les normes de travail de l'Ontario, est allée jusqu'à la cour suprême de la province. Le jugement qui a en l'occurrence été rendu disait qu'une fermeture permanente pouvait être d'un an ou même de deux dans certains cas.

Si les marchés de grosses voitures continue de s'effondrer, le ministre ne convient-il pas qu'il peut y avoir un très grand