

J'approuve les remarques du député d'Essex-Est lorsqu'il déclare qu'il est scandaleux, en 1968, que la Ford Motor Company, qui a des avoirs imposants, ne donne pas à ses employés plus d'une semaine de préavis lorsqu'elle décide de les mettre à pied pour un an ou 18 mois. C'est plus que scandaleux, à mon avis; c'est une insulte à une société comme la nôtre. Je tiens à citer ce que le syndicat a dit en 1965 au ministre responsable et au gouvernement du Canada. Voici ce que M. Walter Reuther, président de l'Union internationale des travailleurs de l'automobile, déclarait le 16 janvier 1965:

Nous, des Travailleurs unis de l'automobile, voyons avec plaisir qu'un accord a été conclu par les gouvernements américain et canadien pour fournir un marché commun des automobiles et des pièces de rechange.

Nous favorisons depuis longtemps la libéralisation des échanges et leur expansion, et nous préconisons depuis nombre d'années la création d'un marché commun de ce genre.

• (5.10 p.m.)

Nous sommes persuadés qu'un partage rationnel du travail de fabrication des voitures et des pièces détachées entre les États-Unis et le Canada profitera à l'économie, aux consommateurs et aux travailleurs des deux pays.

Au lieu de se comporter en chef syndical obstiné, M. Reuther faisait preuve, à mon avis, d'un certain idéalisme et, rétrospectivement, je suppose, d'un peu de naïveté. Dans ce domaine, les consommateurs canadiens n'ont retiré aucun avantage de cet accord ces deux dernières années et demie. M. Reuther ajoute:

L'efficacité accrue qui découlera de ce partage du travail fera baisser les frais de production, surtout au Canada, où le faible volume a empêché une utilisation efficace et complète des techniques de la production massive. L'industrie est moralement obligée de faire bénéficier les consommateurs de cette réduction de son prix de revient en baissant les prix, ce qui intensifiera les ventes et la production.

Les ventes et la production ont été, sans nul doute, intensifiées. M. Reuther a pour-suivi:

Une baisse des prix se solderait par une augmentation de l'emploi dans les deux pays pour les travailleurs de l'automobile et aussi pour ceux des autres industries qui fournissent les matériaux, les pièces et les éléments dont on se sert dans les fabriques d'automobiles.

Il ajoutait plus loin:

Pour pouvoir réaliser la répartition plus rationnelle du travail permise par l'Accord, il faudrait inévitablement recourir à une mise au point de la production des deux pays, sur le plan unilatéral aussi bien que bilatéral. Des difficultés et déplacements pourraient en résulter, dans le cas de certains groupes d'ouvriers de l'automobile et de leurs familles, si l'on ne prend des mesures efficaces pour les dépanner au cours de la période de transition.

Nous exhortons les deux gouvernements à assurer une protection suffisante à ceux que l'Accord mettrait autrement dans une situation désavantageuse. Il serait injuste que les compagnies et acheteurs

d'automobiles profitent d'un accord tandis que les ouvriers de l'automobile et leurs familles en assumeraient le poids et les aléas qui en résultent.

Nous pouvons maintenant nous rendre compte du résultat. Les consommateurs n'ont retiré aucun avantage. Les ouvriers de l'automobile, actuellement pourvus d'un emploi, sont en excellente posture. Mais ceux que l'on congédie actuellement, comme les 1,000 employés de la compagnie Ford à Windsor, subissent les effets préjudiciables de cette rationalisation.

Les ouvriers de l'automobile ont pris la peine d'expliquer de façon détaillée et précise les mesures que devraient prendre le gouvernement et l'industrie pour leur épargner ce qui est arrivé le mois dernier à l'usine Ford. Voici ce que M. George Burt, alors directeur canadien des Travailleurs unis de l'automobile, disait en mars 1965, dans son rapport au conseil canadien de ce syndicat:

Jusqu'ici, à notre connaissance, ni le ministère de l'Industrie qui a mis au point ce programme de «libre échange», ni le ministère du Travail qui est responsable des aspects main-d'œuvre et emploi du programme, n'ont étudié l'influence de ce programme sur les emplois et les revenus des travailleurs canadiens. Il est donc absolument essentiel que nous soyons en mesure d'informer M. Drury et M. MacEachen de ce qui se passe dans le cadre de ce programme, dès que ce renseignement sera disponible, afin que nous puissions demander que des mesures soient prises; si rien n'est fait, ceux qui nous représentent à la Chambre des communes à Ottawa pourront demander au gouvernement pourquoi les mesures nécessaires n'ont pas été prises.

Depuis deux ans et demi, nous demandons à ce gouvernement de prendre des mesures et, comme je l'ai indiqué, rien n'a été fait. Lorsque nous avons discuté de cette question, il y a deux ans et demi, le député d'Essex-Ouest qu'il était alors se moquait de ces demandes. Il disait que nous faisons d'une mouche un éléphant et que nous prévoyions des difficultés qui ne se présenteraient pas. Je remarque que le député a fait, la semaine dernière, un discours tout à fait différent de celui qu'il avait fait en mai 1965. Il a appris que nous avons raison et que les Travailleurs unis de l'automobile avaient raison, lorsque nous prédisions ce qui arriverait.

Les Travailleurs unis de l'automobile ont envoyé, au début de 1965, au ministre du Travail un mémoire exposant les six mesures que, selon eux, le gouvernement devrait approuver pour amortir les contrecoups du bouleversement actuel. Je voudrais verser de nouveau au compte rendu ce mémoire dans l'espoir que le gouvernement et l'actuel ministre auront tiré des leçons de ce qui s'est passé. Bien qu'il soit un peu tard à ce moment-ci de mettre en œuvre ces propositions, il vaut mieux laisser traîner les choses que d'être en plein dans l'erreur. Voici les proposi-