

sauf erreur, à dépanner ces gens en leur obtenant un contrat de défense très appréciable du gouvernement des États-Unis. Le contrat porte, je crois, sur la fabrication de pièces de fusées.

Je voudrais remercier le ministre de l'Industrie d'avoir usé de ses bons offices à ce sujet et je suis persuadé que la population d'Ingersoll voudrait également lui exprimer sa gratitude pour son intervention secourable. Je sais qu'en d'autres cas où il y a eu des déplacements dans l'industrie des pièces d'automobile, le ministre de l'Industrie a fait de son mieux pour aider les gens. C'est tout à son honneur. Néanmoins, monsieur l'Orateur, il y a un ou deux autres aspects que je voudrais mentionner.

Je vais traiter maintenant des conséquences de l'Accord. Je suis tout disposé à accepter la déclaration du ministre, selon laquelle l'emploi a considérablement augmenté au Canada par suite de ce traité. C'est possible. Mais, comme l'a signalé le député de Wellington-Sud (M. Hales), le ministre n'a pas donné de précisions sur la diversité ou la qualité des emplois de remplacement. D'après mes renseignements, depuis la mise en vigueur de l'Accord, les fabricants d'automobiles, en particulier la Chrysler et, sur une échelle moins considérable, la Ford importent toutes leurs pièces d'automobile des filiales qui leur appartiennent en propre, aux États-Unis. Elles les importent pour en faire le montage au pays.

Naturellement, cela est conforme aux exigences du traité concernant la part de fabrication canadienne, celle-ci se résumant à peu près exclusivement au travail fait sur les chaînes d'assemblage. Comme certains députés ministériels l'ont mentionné, il est bien vrai que les travaux d'assemblage effectués au Canada se sont accrus énormément et très rapidement. Par ailleurs, la fabrication des pièces d'automobile a ralenti considérablement dans les usines de machines-outils de type plus complexe. A long terme, cela représente, à mon avis, une très lourde perte pour le Canada.

Certes, la situation globale de l'embauche a pu s'améliorer dans les industries employant une main-d'œuvre relativement non spécialisée, dans le domaine de l'assemblage, par exemple. La ville de Windsor—je vois que deux députés de cette région sont présents ce soir—a sûrement bénéficié de cet état de choses. Oakville ainsi qu'une ou deux autres villes ont sans doute profité de cette augmentation des travaux d'assemblage qui exigent une main-d'œuvre relativement non spécialisée, mais cela n'a pas été le cas d'autres parties du pays. On n'a qu'à lire les pages financières des journaux—je n'ai pas à fournir

beaucoup de détails—pour se rendre compte que, dans d'autres régions du pays, des usines de machines-outils, de type beaucoup plus complexes et requérant une main-d'œuvre fort spécialisée, ont été gravement atteintes et, dans certains cas, ont dû abandonner les affaires.

Il est encore trop tôt pour dire que les employés mis à pied se trouveront un autre emploi sans difficulté. Beaucoup de nos travailleurs spécialisés, je le sais, s'en vont aux États-Unis et y obtiennent des emplois dans l'industrie des pièces d'automobile. Pour eux, c'est excellent, mais je ne crois pas que ce soit bon pour le Canada. Si nous voulons stimuler—tous les députés et tous les Canadiens espèrent sans doute que le Canada développera et fera croître nos industries secondaires—l'expansion des industries, surtout les industries techniques et celles qui demandent une main-d'œuvre très spécialisée, l'exode de nos travailleurs par suite du traité sur les pièces d'automobile n'est pas pour faciliter les choses. Si ce traité nuit à nos usines de machines-outils, qui emploient une main-d'œuvre très spécialisée, l'industrie des pièces d'automobile et d'autres industries connexes manqueront de travailleurs spécialisés.

L'un des très dangereux effets à longue portée de ce traité, c'est qu'il empêchera le progrès de la main-d'œuvre hautement spécialisée dans cette industrie, ce qui portera atteinte non seulement à l'industrie des pièces d'automobile, mais à toutes les industries semblables et connexes. Je suis sûr que nous ne voulons pas de cela dans notre pays. Comme d'autres députés l'ont mentionné, l'industrie canadienne des machines-outils souffre beaucoup de l'achat des nouvelles machines que requièrent les fabriques efficaces d'aujourd'hui où règne l'automatisation. Les fabriques qui veulent acheter ces machines aux États-Unis ou ailleurs doivent acquitter un droit de douane de 22½ p. 100. Naturellement, vient ensuite la taxe de vente de 11 p. 100 sur les machines servant à la production.

D'autres ont soulevé ces points, mais ils semblent mériter qu'on y insiste. Ces impôts placent le fabricant canadien dans une position fort désavantageuse. Pour être juste—et ce n'est réellement pas une question politique, à mon avis; il s'agit plutôt de pénétrer jusqu'au cœur du problème—la revalorisation du dollar canadien à 92½c. a compensé jusqu'à un certain point le droit de 22½ p. 100 et la taxe de vente de 11 p. 100 sur les grosses machines importées. Toutefois, le résultat net de ces calculs est encore négatif.