

Cinquièmement, ils ont demandé que le gouvernement fédéral essaye d'obtenir la collaboration des dirigeants des sociétés, afin que celles-ci annoncent à l'avance les principaux changements pouvant survenir dans les divers niveaux d'emploi dans l'industrie de l'automobile ou des pièces d'automobile, ce qui atténuerait le bouleversement prévu. Encore une fois, qu'est-ce qui n'est pas raisonnable dans cette recommandation? Pourquoi les travailleurs doivent-ils apprendre, une fin de semaine, que 500 d'entre eux seront congédiés?

Enfin, ils ont demandé qu'une pension supplémentaire soit versée aux travailleurs âgés qui pourront prendre leur retraite plus tôt à cause d'un déplacement. Une autre proposition raisonnable dont l'acceptation aurait assuré la collaboration du mouvement syndical.

Je le répète, bon nombre de ces propositions ont été acceptées dans d'autres pays et à d'autres paliers de compétence. Si l'on avait agi de la sorte au Canada, le programme à l'étude pourrait être lancé avec l'appui du mouvement syndical et non malgré son opposition acharnée, comme ce semble être le cas à l'heure actuelle.

Deuxièmement, nous nous opposons, sans mentionner l'insuffisance des allocations, au pouvoir de veto accordé aux sociétés. Aujourd'hui, à l'appel de l'ordre du jour, nous avons demandé au ministre si les sociétés auraient à verser des cotisations à la caisse d'aide de transition, sur quoi le ministre a admis de bonne foi, car c'est bien le cas, que seuls les versements volontaires des sociétés sont requis. Il ne suffit pas pour le ministre de nous dire qu'il ne prévoit pas un tel problème, et nous n'adopterons pas cet article avant d'avoir obtenu une réponse. Nous savons tous que le ministre n'a jamais cru devoir présenter ce programme, car il y a quelques mois, lorsque nous avons commencé à poser des questions, on nous a dit qu'il y aurait beaucoup d'emploi, pas de désorganisation, que personne n'avait à s'inquiéter. Ce n'est que lorsque les représentants des syndicats américains ont comparu devant le comité du Congrès, demandant que ce dernier exerce des pressions sur le Canada pour qu'il adopte un régime d'aide à la réhabilitation qu'on a enfin pris des initiatives; j'ai ici une copie conforme des déclarations qui ont été faites alors.

Il ne suffit pas que le ministre se lève pour nous dire que, selon lui, il n'y a pas de problèmes et que les compagnies paieront. Nous voulons savoir ce qui va se produire, ce qui arrivera de vos régimes, de vos projets et de vos programmes si les constructeurs d'automobiles refusent de faire ces versements. Comme l'a dit le député d'On-

tario, ce sont des durs. Il est très difficile de faire insérer même les régimes mineurs dans les ententes. Ils ne vont pas accourir ici avec 700,000 ou 800,000 dollars pour les remettre au Trésor fédéral. Nous voulons savoir ce qui se passera si cela se produit.

Enfin, nous voudrions que le gouvernement nous dise pourquoi rien n'a été fait pour s'assurer que le consommateur pourra bénéficier des économies réalisées par les compagnies grâce à une diminution des prix à la consommation. Les compagnies ont déclaré qu'elles entendaient se servir de ces capitaux pour l'expansion, mais il ressort de tous les articles parus dans les journaux, d'après certaines déclarations, que les prix ne seront pas réduits et que le consommateur n'en tirera aucun profit, du moins dans l'avenir prévisible. Je pourrais citer, quoique nous ne voulions pas retarder l'adoption de ce crédit, un grand nombre d'articles parus dans des journaux comme le *Financial Post*, le *Globe and Mail*, le *Star* de Windsor, le *Time* et d'autres périodiques, indiquant que les prix ne seront pas réduits et, partant, que le consommateur n'en profitera pas.

C'est là une position tout à fait indéfendable, étant donné les bénéfices considérables accumulés par ces compagnies canadiennes. D'après un calcul, le bénéfice moyen annuel des fabricants d'automobiles s'est souvent établi à environ 30 p. 100 de leur valeur nette; c'est-à-dire le montant total de leur mise de fonds, comparé au taux moyen de 10 à 15 p. 100. Selon un fonctionnaire fédéral, les bénéfices d'un des plus importants producteurs d'automobiles au Canada peuvent s'élever dans une année prospère jusqu'à 80 ou 90 p. 100 de sa mise de fonds.

Ces compagnies débordent d'argent et n'ont pas besoin de cette aubaine de 50 millions de dollars pour financer leurs expansions. Elles ne savent que faire de leur argent et rien ne les empêche de prendre des mesures pour baisser le prix des automobiles. D'après notre calcul approximatif, il serait possible de réduire immédiatement les prix d'environ 4 p. 100 du prix de gros, et d'autres réductions pourraient suivre. Cela se solderait, à la longue, par une réduction de 17 p. 100 du prix des automobiles au Canada. Si les compagnies refusent de consentir cette réduction aux acheteurs, le gouvernement n'aurait qu'à réduire les droits de douane exigibles des personnes qui achètent des automobiles aux États-Unis, ce qui, évidemment, forcerait les compagnies à réduire leurs prix immédiatement.

● (4.40 p.m.)

Pour résumer, monsieur le président, nous signalons de nouveau qu'en général, nous voyons ces objectifs d'un bon œil et, de nouveau, nous exhortons le ministre d'exa-