

Ces remarques datent de deux ans et demi, monsieur le président. Où en sommes-nous aujourd'hui? Le député de Wellington qui vient de reprendre son siège a expliqué que même en tenant compte de l'écart des prix entre le Canada et les États-Unis et le niveau différent des impôts, tant fédéraux que provinciaux, les voitures de même modèle fabriquées à Oakville se vendent moins cher à Buffalo qu'à Toronto. Comment cela se fait-il? Ou bien la Compagnie Ford vend à perte à Buffalo les voitures fabriquées à Oakville—thèse inacceptable sans doute même au ministre de l'Industrie et du Commerce—ou bien cette compagnie pratique au Canada des prix exorbitants et empêche par conséquent des bénéfices exorbitants.

Les fabricants d'automobiles au Canada, qui sont presque tous américains, se sont bien gardés de révéler les bénéfices qu'ils réalisent chez nous. Les gouvernements canadiens n'ont pas eu l'intelligence d'adopter des mesures exigeant des fabricants d'automobiles, comme de toute autre entreprise au Canada, d'ailleurs, qu'ils publient des états financiers annuels indiquant leurs chiffres d'affaires, leurs bénéfices, leurs mises de fonds et autres données. Il y a quelques années la Chrysler et l'American Motors ont en effet présenté des chiffres, non au gouvernement canadien toutefois, mais à la Commission américaine du change et des valeurs, à l'époque où elles voulaient émettre un nouvel emprunt aux États-Unis. On apprenait alors que leurs bénéfices annuels se chiffraient à 30 p. 100 des capitaux investis. Ces chiffres, bien qu'étant de l'époque, doivent refléter leur marge annuelle de bénéfices.

Le *Globe and Mail* de Toronto, journal qui n'est pas des plus radicaux mais qui est largement diffusé et très estimé dans le monde des affaires au Canada, parlant des profits réalisés par les fabricants d'automobiles, publiait ce qui suit, extrait d'un article du 19 janvier 1965:

Au dire de certains, le profit moyen annuel des fabricants d'automobiles a souvent atteint 30 p. 100 environ de la valeur nette de l'entreprise, c'est-à-dire le montant total du capital investi, comparé à la rentabilité plus normale de 10 à 15 p. 100 dans les autres industries.

Bien que les bilans de la plupart des gros producteurs ne soient pas communiqués au public, un haut fonctionnaire fédéral a estimé que, lorsque l'année était bonne, les profits d'un des principaux fabricants d'automobiles du Canada pouvaient atteindre jusqu'à 80 et 90 p. 100 du capital investi.

Ces chiffres ont été établis par l'auteur de l'article cité, et je pense qu'ils méritent d'être étudiés par le ministre.

Après ces remarques sur les prix des automobiles au Canada qui ne parviennent pas à baisser et sur les profits que j'estime exorbitants des fabricants, je voudrais m'arrêter un moment sur les bons effets que le ministre attribue au pacte de l'automobile. J'admets que la production d'automobiles au Canada a beaucoup augmenté, et c'est tant mieux. Le déséquilibre commercial, qui était en 1966 de 683 millions, est aujourd'hui de 350 millions. Ce sont les chiffres que j'ai cru entendre le ministre citer, et c'est ce que j'ai noté. Le niveau moyen de l'emploi dans notre pays a passé de quelque 60,000 travailleurs à 80,000. L'accroissement de 20,000 travailleurs est considérable, et c'est encore une fois tant mieux. La productivité s'est accrue déjà, je le répète. Le ministre estime que l'écart entre la productivité aux États-Unis et au Canada a été réduit de 20 p. 100.

Le ministre a ajouté qu'on a élaboré un programme de prêts aux fabricants de pièces d'automobile. D'après son relevé, 68 prêts d'une valeur de 55 millions de dollars ont été accordés aux fabricants de pièces d'automobile. C'est bien. Nous avons également appris que les fabricants d'automobiles sont en droit de profiter, pour la somme de plusieurs millions de dollars, des dispositions tarifaires concernant les machines qui ne sont pas fabriquées au Canada. C'est encore une bonne chose. Néanmoins, les difficultés de ce programme qu'on a discuté en 1965 subsistent toujours. Ces difficultés ont été traitées éloquentement, la semaine dernière, au cours de la discussion des crédits du ministre du Travail par les députés d'Essex-Est et d'Essex-Ouest qui représentent les ouvriers de l'automobile de Windsor et qui connaissent mieux que moi ce problème puisque je viens de Winnipeg.

● (5.00 p.m.)

Pour éviter de fouler des sentiers battus, je recommande aux députés d'Essex-Est la lecture du *Hansard* du mois de mai 1965 où l'on peut constater qu'un certain nombre de députés ici présents—j'étais parmi eux—ont alors exactement prédit au ministre de l'Industrie ce qui arriverait. Nous avons dit que l'expansion de la productivité serait une piètre consolation pour les ouvriers menacés de licenciement. Or, 1,000 ouvriers de chez Ford viennent d'être mis à pied.

L'hon. M. Pepin: Temporairement.