

**M. Deans:** A vrai dire, j'aurais été disposé à partager l'information avec le député en lui prêtant mon exemplaire. Mais je sais qu'il aimerait avoir le sien propre. J'ignore ce qu'il en ferait, mais je sais que c'est ce qu'il veut.

Les députés doivent cesser de faire obstacle à leur collègue. Il doit avoir sa place à table. Il faut lui faciliter l'accès à l'information. C'est une obligation pour eux. Ils me chahutent alors que leur propre député est incapable d'obtenir ce qu'il veut.

Notre parti se préoccupe réellement du sort de chaque député et nous sommes disposés à aider le député de Vaudreuil (M. Herbert). Qu'il sache que nous l'appuyons. Si vous posez la question préalable pour passer au vote, nous nous empresserons de vous approuver ou d'approuver toute autre mesure voulue pour que le vote ait lieu afin d'obliger ce vilain gouvernement à livrer l'information. C'est une honte! Cela va directement à l'encontre du droit d'accès à l'information. Ce député modèle a tellement besoin de ces renseignements qu'il n'hésite pas à accaparer une heure de notre temps parce que le cabinet lui refuse ce à quoi il a droit.

Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, je vous exhorte à soumettre immédiatement cette question au vote afin que le député ne soit pas privé de son droit plus longtemps.

**M. Baker (Nepean-Carleton):** Aucun d'entre nous ne prendra la parole avant le vote.

**M. Deans:** Si un seul député à la Chambre n'a pas accès à une information qui est accessible à tous les autres, c'est une situation très grave. En fait, je m'étonne que le député n'ait pas soulevé la question de privilège et exigé qu'on respecte les droits et privilèges que nous partageons tous.

Au moment où il a pris la parole au début de l'heure réservée aux initiatives parlementaires, j'ai cru qu'il se levait simplement pour demander que ses droits et privilèges de député soient respectés. Monsieur l'Orateur, si vous voulez que la Chambre se prononce, je suis prêt à céder ma place pour que le vote ait lieu. Je dis au député: «Il n'est pas étonnant que vous soyez désabusé, que vous soyez désenchanté, que vous soyez en colère contre le gouvernement, et il est normal que vous songiez à partir.» J'éprouverais des sentiments semblables si j'étais député libéral et qu'on me refusât ce qu'on accorde aux autres.

**M. Ralph Ferguson (secrétaire parlementaire du ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme)):** Monsieur l'Orateur, la dernière fois que la motion a été étudiée, on a beaucoup parlé de l'Accord de l'automobile ainsi que de différents rapports et études qui ont été faits sur cette industrie ces dernières années.

On a fait remarquer que l'industrie de l'automobile traversait une période d'évolution technologique très rapide et on a laissé entendre que l'Accord de l'automobile était dépassé et insuffisant. J'aimerais vous dire, monsieur l'Orateur, que c'est le travail de recherche des deux orateurs précédents qui est dépassé et incomplet, et peut-être même inexistant. Comme on peut le voir à la page 2231 du hansard, le secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie et du Commerce a dit:

Madame le Président, la documentation demandée par le député de Vaudreuil (M. Herbert) est très volumineuse, et il faudrait consacrer beaucoup de temps et

### *Pacte de l'automobile*

engager beaucoup de fonds publics pour la préparer. Alors je demanderais à l'honorable député de Vaudreuil (M. Herbert) de bien vouloir retirer sa motion.

A la page 3550 du hansard, le député de Vaudreuil dit:

A l'occasion de la mise en délibération de cette motion aujourd'hui, j'ai eu des entretiens avec les représentants du ministère de l'Industrie et du Commerce et j'ai examiné avec eux les 115 décrets du conseil qui ont été passés dans l'intervalle de ces 15 années. Ils sont intéressants à lire. J'ai ici le texte de plusieurs d'entre eux. Sur ces 115 décrets, 67 concernent des sociétés qui n'existaient pas en 1965 et qui ne pouvaient donc bénéficier de l'accord. Trente-cinq de ces 67 sociétés fonctionnent toujours.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que le député a vu ces décrets. Ils peuvent être consultés par les députés et sont donc publics.

**Une voix:** C'est vous qui gaspillez les fonds publics.

**M. Ferguson:** Avant d'amorcer la discussion sur les décrets du conseil dont il est question dans la motion, il conviendrait probablement de prendre quelques minutes pour examiner non seulement l'Accord de l'automobile lui-même, mais aussi déterminer s'il est bien adapté à l'industrie automobile sous la forme qu'elle a prise aujourd'hui au Canada et dans le monde.

Avant la signature de l'Accord de l'automobile, l'industrie canadienne était aux prises avec les problèmes de la fabrication pour un marché national restreint.

Les fabricants produisaient une grande variété de modèles mais leur production globale n'étant que de 600,000 voitures par année, cela se traduisait par des coûts plus élevés de montage et de fabrication que pour leurs sociétés mères.

Les ventes ayant augmenté du fait de l'accord, l'industrie canadienne en vint à compter sur les pièces importées. Mais face à un fléchissement de la demande au Canada, les fabricants de pièces et producteurs canadiens eurent progressivement plus de mal à soutenir la concurrence américaine. Le contenu canadien des voitures fabriquées au Canada n'augmentait pas, mais les importations de voitures et de pièces prenaient rapidement plus d'ampleur. Dès 1964, le Canada accusait un déficit commercial avec les États-Unis de plus de 500 millions de dollars au titre des produits de l'automobile. Le gouvernement canadien, dans une tentative pour encourager la spécialisation et les exportations vers les États-Unis, a établi à l'automne de 1963, un programme de remise de droits sur les importations basé sur le volume des exportations. Aux termes de ce programme, les exportations vers les États-Unis auraient pu faire l'objet de droits compensateurs.

Des pourparlers ont donc eu lieu avec les États-Unis. Il en est résulté l'accord de l'automobile entre le Canada et les États-Unis, qu'ont signé le premier ministre Pearson, un premier ministre libéral, et le président Johnson, le 16 janvier 1965. L'accord énonce trois grands objectifs. Premièrement, la création pour les produits de l'industrie automobile d'un marché plus large favorisant la spécialisation et la production à grande échelle. Deuxièmement, la suppression des barrières douanières et autres entraves aux échanges des produits automobiles entre le Canada et les États-Unis, afin de permettre aux industries des deux pays de recevoir une part juste et équitable d'un marché en voie d'expansion dans l'ensemble des deux pays. Troisièmement, l'établissement de conditions dans lesquelles les forces du marché pourront s'exercer de telle manière qu'on pourra tirer la meilleur parti possible des investissements, et développer la production et le commerce.