

à l'exécutif par le Parlement quand ce dernier a adopté la Loi sur les douanes autorisant le gouvernement à modifier les tarifs et les tableaux tarifaires sans consulter le Parlement. En d'autres termes, le gouvernement a utilisé un pouvoir qui lui a été accordé par le Parlement pour effectuer des modifications de cette nature.

Je rappellerai aux honorables vis-à-vis que lorsque le gouvernement précédent a mis en œuvre son programme timide et à peine efficace concernant les importations de pièces de transmission, il l'a fait par décret ministériel sans consulter le Parlement, en se bornant seulement à déposer le décret sur le Bureau de la Chambre. Il est clair que le gouvernement actuel a été autorisé à apporter ces modifications tarifaires en vertu de pouvoirs qui lui ont été accordés par le Parlement pour favoriser la continuation de l'expansion prévue au premier régime de stimulations aux exportations sans l'interruption qui serait inévitable si l'on n'avait pas pu maintenir la continuité entre le premier et le deuxième régimes.

• (12.10 p.m.)

Un autre objectif important de ce traité est de permettre aux consommateurs canadiens d'acheter des automobiles à des prix sensiblement égaux à ceux offerts aux États-Unis. On a dit, je pense, au début que cet objectif devrait être atteint dans un certain nombre d'années, mais il est très encourageant de remarquer qu'il y a déjà des baisses du prix des voitures offertes aux Canadiens et, selon une proposition, le total de ces baisses est à peu près égal au montant de droits que le gouvernement en principe ne perçoit plus des fabricants d'automobiles, selon les termes de cet accord.

Fondamentalement, les emplois sont toutefois aussi importants ou même plus importants que les prix. Des prix inférieurs ne concernent pas les gens qui n'ont pas assez d'argent pour se les permettre. On a parlé des 80,000 voitures en voie de fabrication chez la Société Chrysler à Windsor et destinées à être vendues aux États-Unis. Rappelons-nous que les ouvriers affectés à la fabrication de ces voitures étaient chômeurs il y a plusieurs années lorsque la production et l'emploi à la Société Chrysler à Windsor étaient beaucoup plus faibles qu'ils le sont aujourd'hui à cause de ce programme et d'autres mis en œuvre par le gouvernement.

L'hon. M. Starr: Quels autres programmes?

M. Gray: Je parle du programme d'expansion régionale qui a contribué à créer des milliers d'emplois, à implanter de nouvelles usines et à en agrandir d'autres à Windsor et dans d'autres régions du pays. D'après les renseignements disponibles, la Ford a investi à Windsor seulement 50 millions de dollars pour une nouvelle usine et de l'outillage.

J'avoue que j'ai été étonné d'entendre des porte-parole du N.P.D. réclamer l'abolition immédiate des droits tarifaires, ce qui permettrait aux consommateurs de se rendre à Buffalo ou à Detroit, d'y acheter de nouvelles voitures et de les ramener sans se préoccuper des droits actuels. Si cette mesure avait été prise avant que l'industrie canadienne ait eu une chance raisonnable de s'adapter, de rationaliser sa production, de réduire ses coûts pour soutenir la concurrence des Américains, environ 80,000 travailleurs de l'automobile auraient perdu leur emploi au Canada.

Actuellement, vu la façon dont l'Accord et les arrangements connexes ont été conclus, les usines et les travailleurs du Canada continuent d'avoir un accès privilégié aux marchés canadiens; en plus d'avoir accès aux marchés américains, avantage qu'ils n'avaient pas antérieurement. Un porte-parole du N.P.D. a déclaré hier soir que l'abolition des droits tarifaires pour les achats des particuliers serait la façon la plus rapide de protéger les consommateurs canadiens. A mon avis, agir ainsi maintenant, ce serait la façon la plus rapide d'éliminer des milliers d'emplois.

M. Scott (Danforth): J'espère que le député n'entend pas dénaturer mes propos. J'ai dit que si les compagnies d'automobiles ne font pas profiter le public de leurs économies, la façon la plus rapide de les obliger à le faire serait de réduire les droits tarifaires visant les achats des particuliers.

M. Gray: Je me réjouis de l'intervention du député de Danforth (M. Scott) car elle renforce le point que je voulais faire valoir. L'abolition des droits tarifaires est une arme à laquelle le gouvernement devra avoir recours en dernier ressort quand, d'après lui, la parité du coût de production sera atteinte entre les voitures américaines et canadiennes, mais sans qu'une parité raisonnable des prix existe aussi. Il est évident que cette mesure ne devrait être prise qu'après une période de temps raisonnable pour permettre à l'industrie canadienne d'effectuer les ajustements nécessaires.