

Je crois que tous les députés conviendront que l'industrie de la fabrication automobile est l'une des chevilles ouvrières de l'industrie canadienne. Cet accord donne à l'industrie canadienne de l'automobile libre accès au vaste marché américain ou, en réalité, au vaste marché nord-américain. Nous espérons vraiment que cet accord permettra d'atteindre trois objectifs: premièrement, une augmentation de la production et l'accès à une proportion plus importante du marché nord-américain; deuxièmement, un nombre d'emplois accru au Canada; troisièmement, une plus grande efficacité de la concurrence en raison du prix de vente des automobiles.

Étant donné que ce programme est en vigueur depuis le mois de janvier 1965, je crois que nous sommes maintenant en mesure de décider si jusqu'ici il a été fructueux. En ce qui concerne le premier point, celui d'une production accrue, il y a 69 nouvelles usines et 136 autres projettent d'étendre leurs installations. La valeur des mises de fonds au Canada affectées à la construction de nouvelles usines est de l'ordre de 400 millions et pour ce qui est des usines qui améliorent leurs installations, ces mises de fonds représentent plus de 335 millions.

Dans la région de Toronto-Hamilton assez près de ma circonscription, nous avons 25 nouvelles usines et 38 qui étendent leurs installations, soit un nombre global de 63 usines avec des immobilisations de l'ordre de 75 millions. Comme on l'a signalé tantôt, il est incontestable que la production des voitures commerciales au Canada augmente de façon soutenue. Par exemple, en 1965, notre production a augmenté d'environ 28 p. 100 par rapport à 1964. On a déjà mentionné l'exportation et l'importation des voitures. L'exportation et l'importation des pièces et des accessoires d'automobile ont augmenté. Il est encourageant de constater je pense que nos exportations augmentent à un rythme plus prononcé que nos importations. Nous espérons vraiment qu'un équilibre sera établi.

• (8.10 p.m.)

Le deuxième but, soit le nombre accru d'emplois, a été atteint. Il y avait au Canada environ 57,000 personnes employées dans l'industrie de l'automobile en 1963, 66,000 en 1964 et 77,000 en 1965. Je suis heureux de constater que cette industrie a embauché 1,700 employés supplémentaires dans la région de Toronto et d'Hamilton dans ma circonscription et que, dans l'industrie toute entière, comme le ministre l'a mentionné plus tôt, on a créé quelque 10,000 nouveaux emplois, avec

[M. Harley.]

possibilité d'en créer 7,000 autres dans un avenir prévisible.

Plusieurs députés ont déjà parlé des coûts comparatifs des automobiles. Nous avons constaté avec plaisir que, dans les prix courants des modèles de 1966, l'écart a diminué entre les prix des États-Unis et ceux du Canada. Nous comptons et nous espérons que cette tendance se maintiendra jusqu'à ce que nous en arrivions à des prix équivalents.

Il semblerait qu'à la suite des conditions imposées lors de l'entrée en vigueur de cet accord sur l'automobile, nous avons eu beaucoup de succès. Apparemment, les projets que nous espérons voir se réaliser en vertu de cet accord l'ont été en partie et je suis sûr que cette tendance se continuera. Permettez que je vous en donne une preuve en me reportant à certains événements qui se sont produits dans ma circonscription.

En 1964, on a commencé d'y construire une usine de camions d'une valeur de 25 millions de dollars. Récemment celle-ci fut ouverte officiellement. On y a établi une équipe supplémentaire et, à l'heure actuelle, on y produit à l'aide de deux équipes 400 camions par jour. Fait intéressant à souligner, cette usine est conçue de façon à fabriquer autant de camions par année que n'en fabriquait en 1965 l'industrie canadienne tout entière.

La société Ford a annoncé cette année la mise en œuvre d'un autre projet de 13 millions de dollars visant à modifier et à équiper à nouveau une usine de montage d'automobiles dans la région d'Oakville. Comme nous le savons tous, d'autres changements se produisent à Windsor et à Talbotville, dont parleront d'autres orateurs. Ces faits témoignent de la prospérité qui règne dans cette région avec les améliorations qui s'ensuivent dans tous les secteurs de l'économie.

Le député de Wellington-Sud (M. Hales) a fait allusion à la fermeture du service d'achat de la Ford Motor Company à Oakville. J'aimerais insister sur ce point et lui signaler qu'une partie du service des achats est restée à Oakville, pendant qu'une partie des installations a été démenagée à Windsor et une partie à Dearborn (Michigan). Si je comprends bien, ce changement a été envisagé longtemps avant que l'accord sur l'automobile entre en vigueur. Bien que la signature de l'accord ait pu hâter ce changement, celui-ci était inévitable. A titre de député de cette région, je n'ai reçu qu'un téléphone de protestation à cet effet. Sauf erreur, les employés qui ont été mutés se sont vu offrir des possibilités de travail égales ou meilleures. La société n'a