

l'étudier; si nous sommes satisfaits nous l'adopterons. Ensuite, nous voterons les crédits voulus. Le gouvernement demande l'argent pour mettre l'affaire en train, puis il revient ensuite nous demander si nous sommes d'accord.

Le ministère de la Main-d'œuvre a fait la même chose pour le programme de formation des adultes. Ce programme fonctionnait dans tout le pays avant que nous adoptions le projet de loi qui le créait. Je sais bien que je m'éloigne du sujet en mentionnant la main-d'œuvre et la formation des adultes, mais tous les députés savent à quel beau gâchis ces programmes ont abouti au Canada. Il règne encore beaucoup de confusion à ce sujet. J'en resterai là. Sans nul doute, de nombreuses questions seront posées lors de l'étude de ces crédits.

M. Orlikow: Monsieur le président, en écoutant le ministre de l'Industrie et du Commerce vanter l'Accord canado-américain sur l'automobile, je me suis rappelé les paroles de l'ancien ministre de l'Industrie, lorsqu'il en proposait le plan. Bien que le ministre actuel soit Canadien français et que son prédécesseur ait été Canadien anglais, me disais-je, plus ça change, plus c'est la même chose dans un gouvernement libéral. L'explication qu'on nous a donnée de ce plan m'a fait penser à la fameuse maxime de M. Charles Wilson, lorsqu'il était secrétaire américain à la défense. M. Wilson avait été président de la General Motors Corporation. «Ce qui est bon pour la G.M., avait-il dit un jour, est bon pour le peuple américain». Je n'ai pas pu m'empêcher de penser, en écoutant le ministre, qu'il était, lui aussi, de l'avis que ce qui est bon pour les compagnies automobiles du Canada doit être bon pour le peuple canadien. Cela n'est pas tout à fait vrai.

• (4.50 p.m.)

Je rappelle au ministre et aux députés que l'Accord sur l'automobile visait au libre-échange, non pas pour vous, monsieur le président, ni pour moi, ni pour d'autres acheteurs d'automobiles au Canada, mais pour les compagnies d'automobiles géantes des États-Unis et pour leurs minuscules associés au Canada. Il leur a permis de rationaliser leur production de manière à leur permettre d'échanger des automobiles et des pièces détachées sans payer les droits habituels. Ce que le ministre ne nous a pas dit cet après-midi, c'est que le cadeau le plus agréable qu'aient accordé les Canadiens à ces pauvres compagnies d'automobiles comme General Motors, Ford et Chrysler, dont les avoirs réunis totalisent des milliards de dollars aux États-Unis,

[M. Hales.]

au Canada et dans d'autres pays, c'était 50 millions de recettes fiscales pour les inciter à souscrire à l'Accord.

Lorsqu'on a proposé l'Accord pour la première fois, le ministre d'alors a déclaré aux Canadiens que l'une de ses conséquences serait la réduction du prix des automobiles au Canada, rapprochant ce prix de celui des États-Unis. Pendant bien des années, on nous a dit que le prix des automobiles au Canada devait être beaucoup plus élevé qu'aux États-Unis, car le marché canadien est beaucoup plus réduit. On a ajouté que le chiffre de production des modèles individuels était plus petit, d'où l'infériorité de la productivité et un prix accru. Le ministre l'a déjà dit: l'Accord a eu pour résultat de rationaliser une importante fraction de l'industrie et de réduire sensiblement le nombre des modèles fabriqués dans les usines canadiennes. Il existe un mouvement d'exportation du Canada aux États-Unis qui a augmenté la productivité dans les deux pays.

Voici ce que l'ancien ministre de l'Industrie, président actuel du Conseil du Trésor, déclarait le 15 janvier 1965 au sujet des effets de l'Accord sur le prix des automobiles:

Fait d'importance pour les consommateurs canadiens, c'est que le programme devrait assurer progressivement, au bout de quelques années, une efficacité accrue et des prix réduits. C'est là, à vrai dire, l'un des principaux objectifs de tout le programme. Au fur et à mesure de la mise en vigueur du programme, comme le coût de production doit baisser, le jeu de la concurrence permettra sans doute peu à peu aux consommateurs canadiens de réaliser des économies en réduisant la différence entre les prix canadiens et les prix américains en ce qui a trait aux véhicules automobiles et aux pièces composantes.

Il n'y a pas que les membres de l'opposition au Parlement qui ont pris le ministre au sérieux, monsieur le président. Le *Sun* de Vancouver, journal reconnu comme partisan des libéraux, les députés de la Colombie-Britannique vous le diront mieux que moi, publiait dans son numéro du 14 avril 1965 un éditorial dont j'aimerais citer une ou deux phrases:

Le prochain budget de M. Walter Gordon devra notamment défendre l'Accord de libre-échange canado-américain relatif aux produits automobiles. Il est facile à défendre s'il signifie que les prix des automobiles vont bientôt baisser, sans quoi cet accord est tout à fait indéfendable.

La *Free Press* de Winnipeg, qui paraît dans ma ville, a publié cette observation dans son numéro du 17 avril 1965:

Une question beaucoup plus vaste se pose maintenant au gouvernement canadien à la suite de l'Accord de libre-échange: cet accord ostensiblement constructif sera-t-il avantageux pour le consommateur canadien ou profitera-t-il seulement à quelques riches fabricants?