

Il ne faudrait pas qu'on pense seulement au fabricant, car celui-ci et le consommateur ne sont pas tellement dissociés. Il faut qu'on tienne compte des deux, pour les mêmes raisons, dans tous ces accords, dans toutes ces dispositions. C'est le bien commun qui doit être envisagé, et c'est le bien général qui doit être considéré.

C'est pourquoi, en définitive, c'est l'intérêt du consommateur canadien qu'on doit envisager dans le domaine de l'automobile. Il faut attendre quelque temps pour voir si le consommateur canadien, l'ouvrier, le cultivateur, le collet blanc, celui qui gagne un tout petit salaire et qui a besoin d'un véhicule pour se rendre à son travail, ou pour ses loisirs, va bénéficier d'une réduction du prix des automobiles.

A l'heure actuelle, on en parle quelque peu. On en a parlé un peu plus durant la dernière campagne électorale.

Mais laissons de côté toute considération partisane ou chauvine. C'est une question économique assez délicate, c'est une expérience pilote. Pour ma part, je vais attendre que l'honorable ministre et le gouvernement aient eu ces consultations et qu'ils nous aient fourni toute la documentation pertinente, d'une période à l'autre, pour voir ce qu'il y a de bon et de dangereux dans les dispositions de cet accord.

A l'heure actuelle, monsieur l'Orateur, nous savons que le Canada produit 4 p. 100 et consomme 7.5 p. 100 de la production nord-américaine automobile. En 1966, le Canada devrait produire 12 p. 100. Durant les mois qui vont suivre, nous allons surveiller de très près les effets d'un tel accord.

• (1.00 p.m.)

Évidemment, des voix se sont élevées dans le pays, ce qui fait que le Canada est un pays démocratique; ce sont parfois des opinions controversées, car il n'y a pas eu que des éloges et une acceptation générale, catégorique et spontanée à l'égard de cette initiative du gouvernement canadien. Certaines personnes en ont signalé les mauvais effets. Par exemple, la CTC, en présentant son mémoire au gouvernement fédéral, cette année, a signalé et déploré le fait que le traité canado-américain de libre échange des pièces d'automobiles n'ait pas entraîné une réduction du prix des automobiles. Cet organisme représente une bonne partie des travailleurs canadiens, justement cette catégorie de citoyens, dont je parlais il y a quelques instants, qui reflète de façon plus directe le bien général et le bien commun et

[M. Allard.]

qui mérite, comme consommateurs, la considération ultime et principale.

Nous avons également des journalistes compétents qui ont apporté des critiques à la suite de la décision du gouvernement canadien de participer à un tel accord. Et je cite, entre autres, un article de M. Clément Brown dans son éditorial en date du 10 février 1966:

Un an après, on constate, en effet, que les exportations d'automobiles canadiennes ont augmenté mais que, par contre, les importations de voitures américaines ont considérablement dépassé le chiffre de nos exportations. Pour une hausse de quelque 200 millions de nos exportations, on a constaté une augmentation de 500 millions d'importations de voitures américaines.

S'il ne s'agit pas là d'un marché de dupes, les faits n'ont plus aucune signification.

Voilà, monsieur l'Orateur, un point de vue dont devraient tenir compte le gouvernement et l'honorable ministre.

Ce jeu des importations et des exportations, ces chiffres que nous recevons pendant les prochains mois auront une éloquence particulière en ce qui a trait à l'efficacité pour le Canada d'avoir passé et accepté un tel accord.

Lorsque, également, le Canada et les États-Unis ont parlé de se consulter et de prendre une décision dans le sens de l'accord d'aujourd'hui, certains pays, apparemment, ont manifesté de l'inquiétude et fait des protestations. Il se peut que l'honorable ministre, dans son exposé final, soit en mesure de nous faire part de l'inquiétude de certains pays étrangers, ou de l'assurance que le Canada et les États-Unis ont donnée à ces autres pays qui sont membres d'organismes internationaux, avec le Canada, par exemple, dans l'association appelée GATT.

Toutefois, je remarque que l'article 3 de l'accord serait en mesure de calmer l'inquiétude d'autres pays, puisqu'il se lit comme suit:

Les engagements pris par les deux Gouvernements aux termes du présent Accord ne leur interdisent ni à l'un ni à l'autre de faire quoi que ce soit en conformité des obligations souscrites à la partie II de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce.

Monsieur l'Orateur, vous vous demandez, sans doute, pourquoi j'ai encore participé à ce débat. Je ne me considère pas expert en automobile, loin de là, c'est à peine si je réussis avec un certain talent à conduire mon propre véhicule. Par ailleurs, je suis avec beaucoup d'intérêt les interventions de nombreux députés sur la question, de même que l'initiative qu'a prise l'honorable député de Brome-Missisquoi (M. Graftey) de nous convaincre de plus en plus d'augmenter la sécurité des véhicules automobiles. Or, si j'ai