

nous faisons simplement illusion. Et ce sera le cas d'ici à ce que les fabricants canadiens connaissent une situation semblable à celle de leurs homologues américains, qui n'ont pas à payer cette taxe de vente ridicule de 11 p. 100 sur les machines de production ni les droits d'entrée sur les machines.

On nous parlera ensuite de la parité des salaires payés aux ouvriers de l'automobile aux États-Unis et au Canada, peu importe que la production par homme-heure soit la même des deux côtés de la frontière. Cela n'a aucune importance aux yeux des tenants de la parité, qui ne voient que le signe du dollar et non pas le travail accompli pour gagner ce dollar. Si cette parité naît dans l'industrie automobile, et on s'y attend, il s'agira alors de l'introduire dans l'industrie sidérurgique et les industries connexes, l'une après l'autre.

Où cela nous mène-t-il, sur le plan de la production industrielle au Canada? A mon sens, en présentant la mesure à l'étude, nous nous sommes engagés sur une pente très dangereuse que nous serons peut-être forcés de descendre, jusqu'au bas, sans pouvoir maîtriser notre course.

Telles sont les questions que nous devons examiner. La Chambre ne les a pas débattues. Le ministre n'a pas fait de déclaration à leur sujet. Il n'a pas abordé la question de la parité des salaires. Il n'a pas commenté les propositions du député de Coast-Capilano (M. Davis) ni celles du député d'Halton (M. Harley).

On songe peut-être à conclure des accords semblables relativement à d'autres industries. J'aimerais entendre le ministre de l'Industrie commenter ces ballons d'essai que lancent ses collègues. Je ne suis pas de l'avis du ministre. Je fais de graves réserves relativement à cet accord, vu qu'on nous donne très peu de renseignements. Le ministre a cité des statistiques. Il a signalé l'augmentation proportionnelle des exportations et des importations. Sauf erreur, les pages financières des journaux indiquent depuis une quinzaine qu'en dollars les importations ont augmenté plus que les exportations.

● (9.00 p.m.)

La situation n'est pas meilleure. En fait, elle est pire, compte tenu de la balance des paiements. Où y a-t-on gagné? Après tout, l'accord sur l'automobile a été conçu pour s'attaquer surtout au déficit croissant du compte international. Le ministre fait signe que non, mais nombre de gens ne sont pas

d'accord avec lui. Ce serait une raison valable. N'oublions pas qu'on enregistre un déficit d'environ 600 millions de dollars au compte de l'automobile chaque année. Il vaudrait la peine de tenter de réduire un déficit aussi considérable. Si l'accord actuel réussit à faire baisser le déficit du compte des marchandises avec les États-Unis, tant mieux. Ce serait un point en sa faveur. Mais cela ne s'est pas encore produit. L'écart s'est élargi. Que sera-t-il l'an prochain? Plus prononcé?

Le ministre a parlé d'augmentations de la production, mais celles-ci ne découlent pas de l'accord—pas toutes, loin de là. Le public canadien lui-même est responsable en grande partie de l'augmentation des ventes, qu'on les mesure en unités de 100,000 voitures, en pourcentage ou en dollars. Le public canadien a acheté plus de voitures. Il est vrai qu'à un moment donné on a peut-être bénéficié de l'augmentation de la consommation aux États-Unis. Mais ne tentons pas de donner l'impression que l'augmentation complète est due à l'accord sur l'automobile. Agir ainsi équivaldrait, en mettant les choses au mieux, à induire innocemment les gens en erreur et, au pire, à falsifier délibérément la vérité. Je le répète, les renseignements qui nous ont été donnés sur cet accord ne me satisfont pas. Ni personne d'autre à la Chambre.

Autre question. Que vaut l'accord sur l'automobile pour les régions du Canada où il n'y a ni usine de montage ni fabricant de pièces d'automobile et où la main-d'œuvre n'est pas directement touchée? Les ministres ont parcouru le pays l'automne dernier, obtenant toute la publicité voulue—des articles ont été écrits dans divers journaux par des auteurs inspirés—et tous proclamant partout que le public verrait les prix diminuer par suite de cet accord. La différence de prix d'un certain modèle au Canada et aux États-Unis diminuerait sensiblement. Nous savons tous ce qui est arrivé l'automne dernier quand les hausses ont été annoncées. Les fabricants ont voulu faire croire qu'il s'agissait de réductions de prix.

Sauf erreur, c'est la Chrysler Corporation qui la première a annoncé une hausse. Cette nouvelle n'a pas plu au gouvernement américain et Washington a réagi vigoureusement. L'autre société qui a fait de même—je crois que c'est la Ford—s'y est pris de façon différente et y est allée «en douce». Elle a déclaré qu'on avait installé certains dispositifs