

s'est dit disposé à accepter cette entente. C'est parce que le gouvernement avait incorporé dans la loi une garantie protégeant les travailleurs qui subiraient les conséquences de ce rajustement économique. Le gouvernement s'engageait à s'occuper de ceux qui se trouveraient provisoirement sans emploi, qui devraient subir un nouvel entraînement et être casés dans un autre secteur de l'industrie automobile ou dans une autre industrie. Mais l'entente dont nous sommes saisis ne renferme aucune disposition de ce genre. J'ai noté avec intérêt les propos de M. Leonard Woodcock, vice-président du Syndicat des travailleurs unis de l'automobile, lorsqu'il a comparu devant le comité du Congrès. Voici ce qu'il a déclaré:

Il a aussi vertement critiqué le fait que le gouvernement du Canada jusqu'ici a omis de protéger les travailleurs canadiens et leurs familles comme on entendait le faire aux États-Unis et il a condamné les fabricants d'automobiles qui n'ont pas fait bénéficier les consommateurs du Canada de l'épargne de 50 millions de dollars par année qu'ils réalisent par suite de la suppression du tarif douanier canadien.

M. Woodcock a dit au comité que l'Union des travailleurs de l'automobile pouvait appuyer le projet de loi, parce que certaines de ses dispositions prévoient des mesures de redressement pour les ouvriers américains qui pourraient subir une perte d'emploi à cause de la loi.

«Si ces dispositions n'existaient pas, a-t-il déclaré, nous n'aurions pas le choix: il faudrait nous y opposer.»

«L'accord a été conclu parce que notre gouvernement croyait qu'il serait avantageux pour notre pays et pour notre population, mais ces avantages pour la population en général devront sans aucun doute s'accompagner de rajustements pour l'industrie de l'automobile.»

«Des emplois seront perdus. Il faudra en trouver de nouveaux et les travailleurs de l'automobile de notre pays devront subir d'autres chambardements à cause d'une décision prise par notre gouvernement, à l'avantage du pays en général.»

Et il a poursuivi:

«Dans ce cas, pourquoi le coût de remplacement des employés ne serait-il pas simplement considéré comme le coût d'un avantage national que toute la nation doit payer? Nous croyons, a-t-il ajouté, qu'on serait absolument justifié d'adopter le principe selon lequel tout travailleur qui aurait à souffrir de la mise en œuvre de cette entente sur les produits de l'automobile doit être pleinement protégé contre toute perte financière qui en découle.»

Je souligne ces observations lourdes de sens, monsieur l'Orateur, qui viennent d'un chef syndicaliste américain témoignant devant un comité du Congrès des États-Unis:

Parlant du fait que le gouvernement canadien n'avait pas adopté de mesures de protection à l'intention des travailleurs canadiens déplacés par suite du nouvel accord, M. Woodcock a exhorté le gouvernement de M. Johnson à «faire savoir au gouvernement canadien que les États-Unis tiennent à ce que des mesures de protection suffisantes soient accordées aux travailleurs canadiens victimes de cet accord. Si le gouvernement canadien refuse d'agir, il compromettra les espoirs de ceux qui

pensent que le principe de l'accord sur les produits de l'automobile pourrait s'étendre à d'autres industries», a déclaré M. Woodcock. «Car—dit M. Woodcock—si le gouvernement canadien refuse d'assumer ses responsabilités à l'endroit de ceux qui ont à souffrir de l'entente, les travailleurs canadiens s'opposeront sans doute énergiquement à la conclusion d'autres ententes analogues.»

Monsieur l'Orateur, c'est là un résumé sans équivoque de la position prise par les travailleurs américains; à leur avis, une protection suffisante a été prévue aux termes de l'*Automotive Products Trade Act*, mais ils regrettent —et je suis sûr que nombre de députés de cette Chambre le regrettent aussi—qu'aucune disposition suffisante n'ait été insérée dans l'accord concernant l'industrie automobile du Canada au sujet des travailleurs.

Afin de m'en tenir au Règlement, monsieur l'Orateur—j'ai encore quelques mots à dire—j'aimerais maintenant proposer un amendement, appuyé par l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles):

Que tous les mots qui suivent le mot «Que» soient retranchés et remplacés par ce qui suit:

«cette Chambre déplore que, lors de la conclusion de l'Accord canado-américain sur l'automobile, le gouvernement n'ait pris aucune disposition pour protéger les intérêts des consommateurs canadiens, des ouvriers de l'automobile et des fabricants de pièces détachées.»

J'ai lu avec intérêt l'autre jour, dans un article paru dans le *Star* de Montréal le 28 avril, des commentaires du ministre de l'Industrie (M. Drury). Cet article se lit ainsi:

Le ministre a ajouté que le gouvernement était en train de recueillir des renseignements des trois grands de l'industrie canadienne de l'automobile—*General Motors, Ford et Chrysler*—au sujet de l'étendue des «rajustements de la main-d'œuvre» qui s'imposeraient pour pouvoir s'adapter au nouvel accord de libre échange.

A mes yeux, monsieur l'Orateur, il s'agit là d'une déclaration étonnante. Quatre mois après l'entrée en vigueur de l'accord, en ce qui concerne le Canada, le ministre est en train d'obtenir des renseignements des trois sociétés en cause pour voir quels travailleurs seront touchés et quelles mesures seront prises à leur égard. Monsieur l'Orateur, pouvez-vous imaginer un gouvernement concluant un accord qui, devait-il savoir nécessairement, toucherait les emplois de milliers de travailleurs de l'automobile de notre pays, sans aucune garantie, de la part des trois sociétés auxquelles il offrait 50 millions de dollars par année, qu'elles collaboreraient avec le gouvernement et avec les travailleurs unis de l'automobile en vue de mettre au point l'appareil nécessaire pour former les ouvriers à de nouveaux genres de travail, les affecter à d'autres emplois et veiller à ce qu'eux-mêmes et leurs familles ne manquent de rien durant la période de réapprentissage?