

plus de 47,600 personnes au travail. Je n'entends pas, en allant dans le détail, rappeler à la Chambre quel gouvernement était au pouvoir en 1962. A mon avis, il est évident que des changements très importants se sont produits, non seulement par suite du pacte relatif à l'industrie de l'automobile et comme résultat du programme initial d'encouragement à l'exportation qui l'a précédé sous le gouvernement actuel, mais aussi en raison du programme de développement régional que le même gouvernement a mis en œuvre.

Prenons l'exemple d'une importante société industrielle de Windsor—la société Chrysler. D'après des articles parus dans le *Star* de Windsor, cette entreprise a plus que doublé, en ce qui concerne l'importance, le rendement et le nombre d'emplois depuis 1962. Elle emploie présentement plus de 11,500 personnes d'après l'article de journal en question et on a récemment annoncé qu'une nouvelle expansion assurera 1,500 nouveaux emplois.

Un de mes amis vient de me reporter à la page 4770 du *hansard* où se trouve le compte rendu officiel des propos du député d'Oxford (M. Nesbitt). On peut y lire que la société Chrysler et, sur une échelle moins considérable, la Ford ont importé toutes leurs pièces d'automobile des filiales qui leur appartiennent en propre aux États-Unis. Si le sténographe du *hansard* n'a pas bien saisi ses paroles, c'est à lui que doit s'en prendre le représentant, non à moi. Je pense que les députés savent déjà que la Ford a consacré plus de 50 millions de dollars à l'amélioration de son usine et de ses installations à Windsor.

L'hon. M. Starr: Le député me permettrait-il de poser une question maintenant?

M. Gray: Je me ferai un plaisir de répondre aux questions de n'importe quel député quand j'aurai terminé mes observations, s'il reste du temps. Je ne crois pas qu'elles se prolongent trop.

Je pense que la Chambre est déjà au courant de la nouvelle usine de la General Motors à Windsor qui, lorsqu'elle fonctionnera à plein rendement, emploiera, prévoit-on, quelque 1,700 ouvriers. Cette expansion touche en outre les fabricants de pièces indépendants à Windsor, comme la *Kelsey Steel*. D'après les dossiers du ministère de l'Industrie il est officiellement connu que, depuis l'entrée en vigueur de ce programme d'expansion, il y a six nouvelles usines et 28 programmes d'expansion dans l'industrie de l'automobile dans la région de Windsor.

[M. Gray.]

Quelqu'un a parlé du retentissement de ce pacte sur notre balance des paiements. En 1963, l'exportation canadienne de pièces d'automobiles ne s'est élevée qu'à 81.3 millions de dollars. Si les exportations s'étaient poursuivies au même rythme, il est évident que le déficit serait présentement de l'ordre de 871.9 millions de dollars plutôt que 687.1 millions.

Il est clair que les perspectives accrues d'exportation, en fait, l'accroissement réel des exportations résultant de ce traité, ont aidé à réduire le déficit de la balance des paiements qui aurait été bien plus élevé autrement. La tendance est telle que ce déficit sera largement réduit, plus tard, comme on le prévoit déjà.

De toute façon, il me semble que, contrairement à ce qu'ont laissé entendre certains orateurs hier soir, la principale épreuve de l'Accord n'est pas la situation relative à la balance des paiements mais les répercussions de l'entente sur la production et l'embauche au Canada. Déjà le traité s'est révélé avantageux pour le Canada, non seulement en ce qui concerne l'industrie de l'automobile mais l'économie en général.

Nous devrions noter, également, que l'un de nos plus importants objectifs, c'est de donner à notre industrie de l'automobile accès au vaste marché américain qui, à cause de la densité supérieure de la population, offre bien plus de possibilités que le marché canadien. Compte tenu de cet objectif, nous faisons déjà des progrès considérables. Les exportations d'automobiles et de pièces sont passées d'une valeur de 81.3 millions de dollars à plus de 265 millions de dollars dans l'année en cours, ce qui constitue une augmentation de plus de 226 p. 100, si mes calculs sont bons.

Ces chiffres répondent à la thèse avancée hier soir selon laquelle la croissance de la production et la hausse de l'emploi dans l'industrie sont attribuées uniquement à l'expansion du marché canadien. L'accroissement impressionnant des exportations démontre que l'industrie canadienne des pièces d'automobiles est aussi en mesure de pénétrer dans le marché américain et je suis certain que le dynamisme et la compétence des fabricants canadiens des pièces d'automobile, avec l'appui du ministère de l'Industrie, donneront plus d'impulsion à leurs ventes actuelles dans ce marché.

On a critiqué hier soir les modifications tarifaires exigées par l'accord. Certains députés se sont plaints de ce que les taux tarifaires aient été modifiés par décret du conseil sans renvoi au Parlement. Ce décret a été exécuté en vertu des pouvoirs accordés