

pas de réglementation et que le gouvernement fédéral a l'autorité d'adopter un tel décret. Je ne discute aucunement la légalité du décret ministériel, mais je suis d'avis qu'on a trop retardé la présentation de cet accord à la Chambre. A l'avenir, lorsque de semblables accords seront conclus avec les États-Unis ou d'autres pays, je crois qu'on devrait saisir, le plus rapidement possible, la Chambre des dispositions de ces accords, justement afin que nous puissions faire des mises en garde, apporter des correctifs et permettre également aux Canadiens d'exposer leurs points de vue, de façon qu'il ne s'écoule pas trop de temps entre l'élaboration et la mise en vigueur d'accords aussi judicieux, et que des corrections ou applications puissent s'inclure dans ces accords commerciaux importants.

Nous avons entendu plusieurs réactions, au Canada, au sujet de cet accord international. Par exemple, le directeur de la production de l'usine de *General Motors*, à Sainte-Thérèse, est très enthousiaste. Au fait, comme l'atteste le journal *La Presse* du mercredi 4 mai 1966, il déclarait:

General Motors doublera l'an prochain la production de son usine de Ste-Thérèse et exportera une partie de cette production aux États-Unis.

● (12.50 p.m.)

C'est ce qu'a déclaré au représentant de *La Presse* M. D. C. Lowe, directeur de la production de l'usine.

Il y a également le président de *Ford Motor Company of Canada*, M. Scott, qui déclare que l'accord restreint de libre échange entre le Canada et les États-Unis constitue une expérience audacieuse en politique industrielle, dont le plan se justifie par des considérations économiques tout à fait claires.

Nous avons également pris connaissance d'un communiqué émis par le ministre de l'Industrie, en date du 29 décembre 1965, qui contient des renseignements très intéressants au sujet de la production et du commerce dans le domaine de l'automobile, et je cite:

Par suite de l'aide accordée par le ministère, 187 sociétés ont annoncé, soit l'expansion de leurs usines ou l'acquisition de nouvelles installations. De ces sociétés, 71 déclarent que l'expansion augmentera l'emploi d'environ 15,000 travailleurs et 99 que les nouvelles mises de fonds atteignent près de 402 millions de dollars.

La valeur des exportations canadiennes de véhicules automobiles et de pièces, au cours des neuf premiers mois de 1965, s'établissait à 220.8 millions de dollars, soit 83 p. 100 de plus que le chiffre correspondant en 1964. Les exportations vers les États-Unis au cours de la même période, en 1965, se sont élevées à 123.9 millions de dollars, deux fois la valeur des exportations correspondantes en 1964. Les importations des États-Unis ont augmenté de 18 p. 100, passant de 427.4 millions de dollars dans les sept premiers mois de 1964 à 541 millions de dollars dans la période correspondante cette année.

Par suite de ce programme la moyenne de l'écart entre les prix des voitures de modèles semblables au Canada et aux États-Unis a diminué sensiblement.

En août, le gouvernement a institué la Commission d'aide à la réadaptation qu'il a chargée de mettre en œuvre le programme de prêts aux fabricants de pièces d'automobiles et d'aide aux ouvriers de l'industrie en période de réadaptation.

Voilà, à mon sens, monsieur l'Orateur, un communiqué très éloquent qui nous permet, depuis quelques mois, de voir comme un bon augure l'importance et l'utilité de l'accord qui a été présenté dernièrement à la Chambre.

Cet accord est évidemment envisagé par plusieurs économistes canadiens et américains comme une correspondance moderne et contemporaine de libre échange. Évidemment, c'est l'orientation actuelle du commerce mondial, et chaque pays doit étudier la possibilité d'échanger de façon plus vive des produits avec un ou des pays, en tenant toujours compte de ses intérêts personnels.

En exportant et important des produits, et en éliminant les barrières tarifaires, il faut tenir compte du fait que recevoir trop de produits étrangers nuirait, par exemple, à l'industrie canadienne, car autrement les bons effets que nous attendons d'un côté seraient éliminés par de très mauvais effets que l'économie pourrait subir d'autre part.

Partout à travers le monde, depuis un certain nombre d'années, disons depuis 1955, des organismes internationaux ont été créés, par exemple, le marché commun européen, le groupe des sept, le marché commun de l'Amérique latine—et on parle d'un marché commun du Pacifique, sud-asiatique.

A tout événement, on voit que c'est dans l'esprit des gouvernements, des hommes d'affaires, des économistes, de songer sérieusement à établir une politique de libre échange entre les différents pays.

Je vois que l'accord actuel que nous étudions est dans cette voie. Toutefois, je demanderais au ministre et au gouvernement de faire bien attention. J'ai d'ailleurs été heureux de voir que l'article 4 de l'accord prévoit des consultations fréquentes, au cours de cette expérience pilote, si j'ose dire, qui sera peut-être le début d'autres accords avec les États-Unis et d'autres pays.

Il est donc important que le gouvernement canadien surveille de très près certains secteurs de la production de pièces d'automobiles ou d'autres productions, si des fabricants s'installent au Canada. Il va falloir que cet accord soit révisé selon les besoins, afin de protéger d'abord et de façon très efficace le fabricant canadien et ensuite de favoriser amplement le consommateur canadien.