

nous dire si l'accroissement négligeable sur le marché nord-américain dont nous comptons jouir vaut vraiment 50 millions de dollars par année. Nous aimerions que le ministre nous dise sur quoi il se fonde pour prévoir la création de 60,000 nouveaux emplois. Quelles assurances ou garanties les fabricants d'automobiles en question ont-ils données à l'égard de l'expansion de l'industrie automobile au Canada, en retour de ce cadeau de 50 millions par année? Le ministre a beau exprimer l'espoir que le prix payé par les consommateurs sera réduit au niveau du prix payé aux États-Unis, il a beau compter sur la création de 60,000 nouveaux emplois et sur une plus grande part du marché américain et du marché mondial, cela n'est pas suffisant. Tout ce que nous savons, c'est ce que nous avons pu lire dans l'accord et ce dernier ne garantit aucunement ces avantages.

Le mercredi 14 avril, le *Sun*, de Vancouver, publiait un article plutôt mordant. Voici ce qu'on y disait sous le titre «Trahison des principes à moins que...»:

Le prochain budget de M. Walter Gordon devra notamment se porter à la défense de la politique de libre-échange canado-américaine dans le domaine des produits de l'industrie automobile.

Ce sera facile, s'il s'ensuit que les prix des automobiles vont bientôt baisser. Sinon, il n'y aura aucune défense possible.

Dans ce cas, il ne s'agit pas d'une entente de libre-échange, mais tout simplement d'une subvention considérable à quelques compagnies canadiennes de l'industrie automobile, dont les propriétaires sont aux États-Unis.

C'est de cette façon que l'Association des importateurs canadiens voit la chose. Le conseiller juridique de ladite Association, M. Murray E. Corlett, décrit l'entente de la façon suivante:

«Il semble que le nouveau régime représente une sorte de protection tarifaire, en faveur d'une poignée de fabricants canadiens de voitures automobiles, plutôt qu'une véritable entente de libre-échange.»

Grâce à l'abolition de frais de douane sur leurs importations, ces fabricants reçoivent de l'État une subvention de 50 millions de dollars par année. La perte qui s'ensuit dans les recettes de l'État devra être contre-balançée par les consommateurs canadiens.

On leur avait laissé entendre qu'il y aurait pleine compensation et même davantage par suite d'une réduction considérable du prix des voitures. L'objet primordial de l'entente, et sa véritable justification, c'était d'uniformiser les prix au Canada et aux États-Unis, après une brève période de rajustement. Toutefois, le gouvernement Pearson a laissé planer l'équivoque au sujet des prix. Il déclare, non sans raison, qu'ils ne relèvent pas directement de l'autorité fédérale. Ils relèvent de la compétence provinciale. Mais il est absurde de prétendre que le gouvernement fédéral est sans pouvoir.

C'est là une critique vigoureuse de la part d'un journal libéral bien connu de Vancouver. La chose préoccupe des membres de tous les partis politiques. Il ne s'opposent pas à la rationalisation, mais ils veulent s'assurer que les habiles négociants yankees n'ont pas leurré le ministre de l'Industrie et

[M. Douglas.]

le cabinet à cet égard. Il est évident que nous donnons 50 millions de dollars par année à l'industrie de l'automobile, mais il est difficile de savoir ce que nous obtenons en retour, et nous avons le droit de savoir d'une façon précise, par l'entremise du ministre, quand le consommateur canadien bénéficiera d'une réduction du prix des automobiles fabriquées au Canada.

• (5.10 p.m.)

Par ailleurs, nous désapprouvons cet accord pour une autre raison; c'est qu'il ne renferme aucune disposition pour protéger les employés de l'industrie de l'automobile qui perdront leurs emplois à cause de cela. Il faut s'attendre à quelque désorganisation. Tout le principe de rationalisation c'est donc que le Canada, au lieu de fabriquer un grand nombre de types de pièces d'automobiles vendues sur le marché canadien, fabriquera à l'avenir un nombre inférieur de pièces pour tout le continent nord-américain et peut-être les marchés mondiaux. C'est un principe fondé sur la théorie selon laquelle on augmente le volume de production d'une pièce en prolongeant les opérations d'une même série, réduisant ainsi le prix de revient d'une unité, de sorte que l'industrie réalise, de façon générale, une épargne considérable. Nous pouvons donc nous attendre à beaucoup de désorganisation, au chômage temporaire, à la réadaptation et au remplacement des travailleurs. J'ai appris, lors du licenciement annoncé récemment à Windsor, que 1,600 employés ont perdu leur emploi parce qu'au lieu de fabriquer un grand nombre de moteurs, la société Ford fabriquera, désormais, un seul moteur mais en volume beaucoup plus considérable. Il y aura donc une période de réadaptation et de désorganisation. Mais la différence entre l'attitude du gouvernement du Canada et celle du gouvernement des États-Unis, monsieur l'Orateur, c'est qu'aux États-Unis, lorsqu'on a saisi le Congrès de l'entente, on l'a incorporée à une loi, l'*Automotive Products Trade Act*, où l'on a énoncé les responsabilités qu'assumerait le gouvernement fédéral concernant la nouvelle formation à donner aux travailleurs, l'entretien de ceux-ci au cours de leur période de formation, le placement des travailleurs qui devaient passer d'un secteur de l'industrie à un autre. En outre, le *Trade Adjustment Act*, adopté sous le régime du président Kennedy, prévoit que lors de la rationalisation d'une industrie, on procédera à une nouvelle formation des travailleurs qui toucheront 65 p. 100 de leur salaire normal ou 65 p. 100 du salaire normal versé dans l'industrie en cause.

Je sais pourquoi le Syndicat des travailleurs unis de l'automobile aux États-Unis, lorsqu'il a comparu devant le comité du Congrès,