

est intéressant de constater, monsieur l'Orateur, qu'en cela il semblait contredire l'argument très clair du député de Danforth (M. Scott), membre du même parti, et selon lequel, effectivement, le peuple canadien a décidé il y a de nombreuses années de ne pas s'engager dans cette voie.

Le député de Waterloo-Sud a parlé de la situation en Suède, en Grande-Bretagne et en Allemagne. Toutefois, monsieur l'Orateur, il me semble que l'industrie de l'automobile dans ces pays a atteint son degré actuel de développement, non pas grâce à l'initiative du gouvernement mais plutôt à celle des hommes d'affaires et du patronat initialement et à cause des consommateurs qui ont décidé d'accepter les modèles fabriqués par les sociétés de ces pays, même si d'autres modèles importés leur faisaient concurrence.

M. Douglas: Le député sait-il que la société Volkswagen appartient totalement à l'État?

M. Gray: Au début la société Volkswagen appartenait totalement à l'État afin de fournir du travail aux gens qui avaient travaillé dans ces usines où autrefois on ne fabriquait que du matériel de guerre de toutes sortes. Si je ne me trompe, le gouvernement allemand a déjà commencé à se départir de son droit de propriété dans cette entreprise.

M. Douglas: Le gouvernement l'a mise sur pied.

M. Gray: Oui, mais la prospérité continue de la société est due au produit lui-même, à l'initiative de la direction et aux achats des consommateurs. Je crois que le chancelier de l'Allemagne, M. Erhard, partisan de la libre entreprise, serait étonné d'entendre dire qu'il aurait laissé la société Volkswagen fabriquer des voitures même s'il n'y avait pas eu de marché.

Il n'y a aucune restriction aux importations d'automobiles et de pièces en Suède. L'industrie suédoise doit soutenir la concurrence de toute sorte de produits de l'industrie de l'automobile.

J'essaie de démontrer, monsieur l'Orateur, que l'objectif de ce traité, au lieu de diminuer les bénéfices pour le Canada, doit les augmenter en augmentant la production et l'emploi au pays. À mon sens, monsieur l'Orateur, les faits démontrent jusqu'ici que nous avons fait des progrès sensibles en vue d'atteindre cet objectif du traité. On a déjà dit que la production d'automobiles et de camions a

augmenté de plus de 350,000 unités ces trois dernières années; la production de pièces d'automobiles, en comparant seulement 11 mois de 1963 avec 11 mois de 1965, a augmenté d'environ 230 millions de dollars.

Ces chiffres démolissent l'argument du député d'Oxford (M. Nesbitt), selon lequel deux des principales sociétés d'automobiles au Canada, Chrysler et Ford, importaient toutes leurs pièces des États-Unis par suite de ce traité.

M. Nesbitt: Je n'ai pas dit toutes. J'ai dit «la plupart».

M. Gray: Je croyais que vous aviez dit «toutes».

M. Nesbitt: Vous devriez lire le hansard.

● (midi)

M. Gray: Même si j'acceptais l'interjection du député selon laquelle il aurait voulu dire qu'elles importaient la plupart de leurs pièces, à mon sens, ce serait impossible à cause des exigences de l'accord sur l'automobile quant à la part de fabrication. Le fait que la production des pièces ait tellement augmenté au Canada démontre à lui seul la faiblesse des prétentions voulant que la production accrue aux vastes usines des sociétés Chrysler et Ford du Canada résulte simplement des opérations de montage.

Nous remarquons aussi la hausse importante de l'emploi tant chez les fabricants d'automobiles que dans l'industrie des pièces de véhicules automobiles. À regarder l'accroissement de 57,000 à plus de 76,000 emplois qui s'est produit de 1963 à 1965, d'après la moyenne de la statistique mensuelle relative aux fabricants, il me semble que, même en tenant compte de ce que dit le député de Wellington-Sud, porte-parole de l'opposition officielle, en se fondant sur deux ou trois exemples isolés de mises à pied, nous devons tous conclure qu'une augmentation aussi générale des emplois n'aurait pu se produire si ces affirmations avaient été exactes.

J'invite les députés à examiner la situation qui règne à Windsor. En 1962, l'indice de l'emploi y était de 72.1 au regard de 100 en 1949, c'est-à-dire que 32,128 personnes travaillaient dans l'industrie en général. Je ne parle pas seulement de l'industrie de l'automobile, même si tous les députés savent fort bien que cette industrie joue un rôle très important dans l'économie de la région de Windsor. En décembre 1965, l'index de l'emploi y avait atteint le chiffre de 105.7 avec