

C'est donc une expérience qui doit être vécue avec une largeur d'esprit et il vaut la peine de tenter tous les moyens possibles pour en faire un succès. Toutefois, cet accord soulève des questions fort délicates. Notre situation économique et commerciale avec les États-Unis—on signale le déficit commercial que nous accusons à l'égard des États-Unis—c'est ce qu'on doit essayer d'améliorer constamment.

● (12.40 p.m.)

L'honorable député d'Essex-Ouest (M. Gray) mentionnait que le déficit actuel avec les États-Unis, dans le domaine des produits de l'industrie automobile, s'élevait à 687 millions de dollars. Voilà des chiffres assez fantastiques et cet Accord tente évidemment de corriger cet aspect du déficit commercial et de renflouer la situation.

Il y a également entre nos deux pays un esprit nouveau. Les maisons mères américaines ont émis des principes directeurs à leurs filiales canadiennes. Par ailleurs, les filiales canadiennes de ces sociétés américaines semblent avoir répondu aux principes directeurs que le ministre du Commerce (M. Winters) leur a adressés. Il serait peut-être opportun, à l'occasion de ce débat ou prochainement, que l'honorable ministre du Commerce nous mette au courant des réactions des filiales canadiennes de sociétés américaines aux 4,000 lettres qu'il leur a envoyées, afin que nous soyons en mesure de juger si ces sociétés, dont les maisons mères sont à l'étranger, veulent bien entrer dans l'optique du gouvernement canadien, dans l'esprit de la population canadienne, bref, si elles veulent travailler, de concert avec tous les autres secteurs de l'économie canadienne, au développement du Canada, commercial, industriel, économique, des investissements et du développement.

Cet accord a également des effets sur nos capacités de production industrielle, sur nos exportations et sur la nature des importations. Il entraînera également des répercussions dans le domaine de l'automation, de la qualification de la main-d'œuvre, de la mobilité, de la fabrication de l'automobile au Canada, à savoir que le gouvernement et plus de Canadiens devraient s'intéresser eux-mêmes à la fabrication et établir des firmes authentiquement canadiennes pour la fabrication d'automobiles au Canada, avec l'aide du gouvernement et l'appui, soit de la Banque d'expansion industrielle, soit de ce nouvel organisme fédéral dont on nous a parlé, notamment la Société canadienne de développement, dont on attend l'institution depuis un an ou deux.

[M. Allard.]

J'espère bien que le gouvernement ou le ministre responsable présentera prochainement à la Chambre une mesure relative à l'établissement de cette société de développement,—et cela presse—afin que les Canadiens prennent en main les leviers de leur développement économique.

Les buts de l'accord sont de permettre aux manufacturiers de faire le commerce des voitures sans droits de douane entre le Canada et les États-Unis, accroître l'emploi,—on parle de 60,000 nouveaux emplois—abaisser le coût de production, améliorer l'efficacité et la productivité de la production canadienne, et aussi réduire le déficit de 600 millions du Canada en ce qui concerne le commerce des voitures.

Voilà cinq buts que nous révèle cet accord international concernant les produits de l'industrie automobile entre le Canada et les États-Unis. Ce sont cinq buts très louables que nous devons appuyer, afin de permettre que des effets se réalisent en regard du chapitre de ces propositions.

Les données statistiques indiquent que les exportations aux États-Unis de voitures de fabrication canadienne ont été effectuées comme il suit: 1962, 1,136 unités; 1963, 3,504 unités; 1964, 19,094 unités; 1965, de janvier à octobre inclusivement, 29,202 unités. La valeur totale des automobiles exportées du Canada aux États-Unis, de janvier 1965 à novembre 1965 (ce sont les derniers chiffres des exportations disponibles, au mois de mars 1966) s'élevait à \$68,800,000. En ce qui concerne les voitures de modèles semblables, qui se vendent le mieux, le prix des modèles canadiens en 1965 a été en moyenne de 8 p. 100 plus élevé, tandis que pour 1966 la différence s'établit entre 3 et 5 p. 100.

On voit donc que dans le domaine des produits de l'industrie automobile entre le Canada et les États-Unis, cela concerne un secteur commercial très important, lequel est rempli d'espoir et promu à un avenir économique grandissant. Cet accord, d'initiative canadienne et américaine, et sujet à des consultations fréquentes, est de nature, évidemment, à porter fruit et à être profitable à ces deux pays.

On sait évidemment que cet accord a été institué par un arrêté ministériel adopté en janvier 1965, alors qu'on nous en présente le texte pour ratification au mois de mai 1966. C'est donc dire qu'il y a là un écart d'un an et demi. Je trouve que le délai a été trop prolongé. On remarque qu'aux États-Unis, on a procédé avec beaucoup plus de célérité pour soumettre la question aux représentants du peuple pour délibération et ratification. Je comprends, comme l'a signalé l'honorable député d'Essex-Ouest (M. Gray), qu'il n'existe