

remarquer qu'il a intercédé auprès du gouvernement Johnson pour qu'il exerce toutes les pressions possibles sur le gouvernement canadien en vue de réduire le prix des voitures offertes au consommateur canadien. A ce propos, je cite un passage d'un article paru dans la presse:

Mais le Canadien qui traverse la frontière pour se rendre à Détroit, y achète la même voiture et veut la ramener au pays, sera quand même obligé de payer les droits de douane. Ainsi, aucune pression économique ne s'exerce sur les compagnies pour qu'elles fassent profiter les consommateurs canadiens de leurs économies à l'égard des droits douaniers.

L'accord a pour objet d'assurer un seul et unique marché à l'industrie automobile, mais il n'y aura jamais de marché commun de ce genre, a-t-il ajouté, tant qu'on n'aura pas instauré un commerce vraiment libre pour les particuliers aussi bien que pour les fabricants.

Plus loin, au cours de ses remarques, alors qu'il était question de la nécessité de réduire les prix, il a également exprimé le vœu que le comité obtienne des données sur les profits encaissés par les filiales canadiennes. J'espère que le ministre s'en occupera. Nous n'avons pu connaître les bénéfices des filiales canadiennes de Ford, Chrysler ou General Motors. On les considère comme des entreprises privées. Nous n'avons aucune idée des bénéfices qu'elles réalisent. J'ai entendu des chiffres astronomiques, mais j'ignore s'ils sont exacts. Nous devrions connaître ces bénéfices et savoir dans quelle mesure elles ont besoin de recevoir 50 millions de dollars par an du gouvernement ou des Canadiens. Nous devrions connaître leurs bénéfices pour savoir si elles doivent continuer d'exiger de \$300 à \$550 de plus au Canada qu'aux États-Unis pour la même voiture. Je cite de nouveau l'article qui a trait à M. Woodcock:

Enfin, il a exhorté le gouvernement Johnson à «présenter des instances au gouvernement canadien, lui signalant que le maintien de prix artificiellement élevés ne sert qu'à enrichir une poignée de sociétés américaines aux dépens des consommateurs canadiens et des ouvriers canadiens et américains».

Il faut que les choses soient rendues loin pour que le syndicat des Travailleurs unis de l'automobile d'Amérique doive comparaître devant un comité du Congrès pour demander aux États-Unis de présenter des instances au gouvernement canadien afin de s'assurer qu'une partie de ces bénéfices de 50 millions de dollars par an passent aux consommateurs canadiens. Avant la fin du débat, nous voulons que le ministre nous donne toute assurance que les prix des voitures achetées au Canada seront les mêmes que pour les voitures fabriquées au Canada et vendues aux États-Unis. Nous voulons que le ministre nous dise pourquoi cela ne se

fait pas actuellement. Nous tenons à ce qu'il nous indique quelles assurances il a que la chose se fera dans un avenir prochain. Nous voulons savoir quand ce sera. Nous voulons savoir quelle assurance écrite les compagnies lui ont donnée à cet égard. Il ne suffit pas de dire que les lois de l'économie régleront ce problème à la fin. Elles ne régleront rien tant que ces trois sociétés jouiront d'une protection privilégiée. Si le gouvernement ne peut donner l'assurance que les consommateurs canadiens pourront acheter des automobiles aux mêmes prix que les consommateurs américains, alors le gouvernement doit supprimer les droits, non seulement à l'égard de ces fabricants d'automobiles, mais aussi à l'égard de tous les Canadiens, de sorte qu'ils puissent importer des autos des États-Unis et forcer, grâce à la concurrence, les filiales canadiennes de ces immenses sociétés à réduire leurs prix de vente au Canada.

• (5.00 p.m.)

En deuxième lieu, aucune disposition de cet accord ne garantit ce qui, au dire du ministre, se fera. Le ministre dit qu'il créera 60,000 emplois et accroîtra notre part du marché. Mais je signalerais que cela n'est pas écrit dans l'accord et que, dans son témoignage devant le comité du Congrès au sujet de cet accord sur l'industrie automobile, le secrétaire au Commerce des États-Unis, M. John T. Connor, a insisté sur le fait que l'accord ne donnerait pas lieu à des changements importants dans le déficit annuel de 500 millions de dollars du Canada du chef du commerce des automobiles avec les États-Unis. Je cite un extrait d'un article émanant de Washington en date du 28 avril et qui a paru dans le *Star* de Montréal de ce jour-là. Voici:

M. Connor témoignait en faveur du pacte devant le comité des voies et moyens de la Chambre.

En toute justice, permettez-moi de continuer. Le témoignage qu'a rendu M. Connor hier contredisait celui d'autres fonctionnaires de l'administration qui ont déclaré qu'ils ne prévoyaient aucune amélioration sensationnelle relativement à la position des paiements du Canada par suite de cette réduction.

Le Canada, disent-ils, peut augmenter de seulement 1.1 p. 100 sa part du marché de l'automobile, c'est-à-dire, de 4 p. 100 dont nous jouissons actuellement, jusqu'à 5.1 p. 100.

D'une part, le secrétaire au Commerce dit que le Canada n'augmentera pas son pourcentage sur la totalité du marché des États-Unis et, d'autre part, des fonctionnaires de l'administration Johnson le contredisent et affirment qu'il existera une légère augmentation de 1.1 p. 100. Le gouvernement devrait