

La difficulté, comme le démontre le cas de la Whitby Tire, vient de ce que les usines canadiennes n'ont pas acquis une part suffisante du marché nord-américain. Le gouvernement libéral s'est rendu coupable de maladresse et d'indifférence dans son administration. Les employés de la Whitby Tire, les 290 qui ont été mis à pied surtout, seraient les derniers à admettre que la prise en charge de Whitby Tire par Firestone apporte «des avantages appréciables au Canada», comme l'exige la loi sur l'examen de l'investissement étranger au sujet de cette transaction.

Le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gillespie) est-il prêt à revoir, avec son collègue le ministre des Finances, la décision de réduire les tarifs de 17½ p. 100 à 12½ p. 100? Est-il disposé à consulter les dirigeants de l'industrie des pneus pour trouver un moyen de récupérer la part du marché qui revient de droit au Canada? Ces questions ont déjà été posées, mais les réponses ne sont pas venues. La question revient à savoir si le gouvernement se soucie vraiment ou non des milliers de travailleurs du caoutchouc et de leur avenir.

Le ministère des Finances s'est penché sur la question en invitant les présidents de l'industrie canadienne du pneu à venir exposer à Ottawa leurs plans d'expansion et d'emploi. A-t-on brossé un sombre tableau? C'est fort possible, parce que le ministère n'a pas informé le syndicat ni la Chambre de ce qui s'était passé. La seule déclaration a été qu'il était inutile, à l'heure actuelle, d'augmenter le tarif à son niveau précédent de 17½ p. 100. Le fait demeure que le tarif réduit actuel ne sert qu'à encourager l'importation de pneus et à décourager l'industrie canadienne; les travailleurs en pâtissent, directement ou indirectement.

Certains prétendent que la hausse de tarif ferait augmenter le prix des pneus. Toutefois, la réduction de tarif n'a pas fait baisser les prix. Je ne vois aucune raison pour laquelle une hausse de tarif devrait les faire augmenter. Chose certaine, le prix des pneus aux États-Unis et au Canada est semblable et prétendre que les pneus importés des États-Unis sont moins chers n'est absolument pas justifié.

Les députés du Nouveau parti démocratique estiment que le gouvernement doit protéger l'industrie et les emplois au Canada. Je demande au ministre d'agir pour redonner au Canada sa part du marché du pneu. Nos travailleurs ont des droits et ne doivent pas être laissés à la merci des multinationales d'origine américaine. On ne doit pas laisser disparaître l'industrie canadienne du pneu.

M. Jack Cullen (secrétaire parlementaire du ministre des Finances): Madame l'Orateur, je dirai en commençant que le gouvernement partage la préoccupation du député à propos de la situation actuelle de l'emploi dans l'industrie du caoutchouc. Il s'agit de savoir si c'est dû à la hausse des importations en soi et, plus particulièrement, à une hausse qui a pu être entraînée par les réductions tarifaires ou si c'est dû à la situation générale de l'industrie automobile.

Les députés savent sans doute que cette réduction tarifaire fait partie d'un certain nombre d'autres réductions figurant à l'origine dans le budget de février 1973 dans le cadre du programme du gouvernement visant à enrayer l'inflation. La loi donne au gouverneur en conseil le pouvoir de restaurer les droits de douane initiaux quand les circonstances justifient une telle mesure.

À la suite de l'exposé budgétaire de novembre, l'Union des ouvriers unis du caoutchouc demanda au gouvernement de rétablir le taux de 17½ p. 100. Le ministre des Finances (M. Turner) ordonna à ses fonctionnaires de mener une enquête complète sur la situation et de lui en

L'ajournement

faire rapport. Les fonctionnaires du ministère des Finances ainsi que du ministère de l'Industrie et du Commerce rencontrèrent à plusieurs reprises les représentants de l'Union des travailleurs unis du caoutchouc. Les représentants de ces deux ministères cherchèrent également à connaître les vues des grandes sociétés de pneus. Celles-ci attribuaient l'augmentation des importations au fait que les fabricants d'automobiles avaient décidé de munir leurs nouveaux modèles de pneus radiaux plus tôt que prévu. Cela s'est passé avant que l'expansion planifiée de la production de pneus à carcasse radiale au Canada ne se réalise. J'apprends que certaines de ces nouvelles usines vont commencer à en fabriquer sous peu.

On demanda au syndicat et aux sociétés de soumettre des renseignements supplémentaires sur les perspectives d'emploi et de production dans l'industrie. Je crois comprendre qu'à partir de ces données on a pu présenter un rapport plus complet au ministre des Finances. Il appartiendra naturellement à celui-ci de décider des mesures à prendre après avoir lu le rapport. Donc, contrairement à ce qu'a dit le député, il y a eu consultation, non seulement avec les sociétés de pneus mais aussi avec le syndicat.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES—LE PROJET GARRISON— L'OPPORTUNITÉ D'UNE DEMANDE DE MORATOIRE AUX ÉTATS-UNIS

M. Dan McKenzie (Winnipeg-Sud-Centre): Madame l'Orateur, c'est la deuxième fois en neuf jours que je prends la parole pour prier le gouvernement de demander un moratoire dans les travaux de détournement de la Garrison au Dakota Nord. Le 20 mai, j'ai cité les raisons pour lesquelles ce moratoire devrait être recherché. L'une d'entre elles, c'est la déclaration de M. Charles A. Vanik, le représentant de l'Ohio, qui a affirmé que le barrage Garrison était «une folie du point de vue de l'environnement et de l'économie». Ce à quoi M. Vanik ajoutait, et je cite:

Le Bureau de mise en valeur a tenté tout ce qu'il a pu pour promouvoir le projet de Garrison. Pourtant, il est manifeste que c'est un désastre pour l'environnement.

J'ai présenté de nouvelles preuves au premier ministre suppléant (M. Sharp) aujourd'hui, et je me propose de vous lire une lettre dans un instant ou deux. Le 20 mai, le secrétaire parlementaire a déclaré que le gouvernement canadien enverrait une note catégorique, conjointement avec le gouvernement des États-Unis, à la Commission mixte internationale, pour demander une nouvelle étude sur le projet. La dernière chose que nous voulons, c'est bien une nouvelle étude sur le projet de construction du barrage Garrison. Si j'avais le temps, je passerais trois heures à citer des extraits d'études qui prouvent qu'il ne faut pas réaliser ce projet. Dommage que le gouvernement n'examine pas ces études parce qu'il saurait qu'il devrait demander un moratoire au lieu d'une nouvelle étude.

● (2220)

Chose très décevante également, le gouvernement Schreyer du Manitoba a accepté que l'on propose d'envoyer une note à la Commission mixte internationale pour qu'elle fasse faire une autre étude. Je constate que le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) est présent ce soir et j'espère qu'il usera de son influence auprès du premier ministre Schreyer pour lui demander de réclamer un moratoire en même temps que le gouvernement fédéral.

Aujourd'hui, j'ai fait part au premier ministre suppléant d'une lettre adressée le 19 mars 1975 par M. William S.