

compagnies d'automobiles les avaient peut-être assurés du contraire mais pourtant c'est arrivé. On a dit aux compagnies canadiennes qu'elles ne pouvaient même pas soumissionner à l'égard des contrats relatifs aux pièces d'automobile, même si, m'a-t-on assuré, elles soutiennent favorablement la concurrence avec d'autres maisons américaines ou canadiennes. On leur a refusé cette permission, parce que ces deux grandes compagnies, en particulier, n'achètent de pièces que de leurs filiales à part entière de l'autre côté de la frontière. On se doit de signaler ces questions au ministre et au gouvernement, car c'est fort utile à nous tous.

En conclusion, je prie le ministre de déférer cette question au comité pour étude. Peut-être nous en touchera-t-il un mot ce soir.

M. Steven Otto (York-Est): Monsieur l'Orateur, le ministre apprendra volontiers ou du moins il redoutera moins d'apprendre que j'appuie à fond le pacte relatif à l'industrie automobile signé avec les États-Unis; en fait, j'estime qu'on pourrait l'élargir. Je vais formuler certaines recommandations relatives à la proposition concernant les autos.

M. Knowles: Comment épelez-vous le mot «auto»?

M. Otto: On peut dire qu'il s'agit d'une proposition d'Otto aux termes de laquelle on pourrait étendre la portée de cet accord. Le ministre n'est pas sans savoir que tous les pays du monde veulent exporter des produits fabriqués, aucun ne veut exporter de matières brutes. On sait aussi que tous les pays ne peuvent pas exporter plus de produits fabriqués qu'ils n'en importent. Si le député de Danforth se souciait énormément du mot «continentaliste», ce n'est pas mon cas, tant que ce mot signifiera que chaque personne dans chaque pays peut obtenir un produit mieux fabriqué, peu importe l'endroit de fabrication, tant que la balance commerciale est équitable.

On pourrait interpréter cet accord comme la première dérogation à l'ancien mode de pensée selon lequel chaque pays voulait exporter plus qu'il n'importait. Cet accord, en réalité, veut établir une base équitable; autrement dit, des exportations égales aux importations. Entrons un peu dans le détail car, en somme, c'est du libre-échange. Les libéraux ont toujours été protagonistes du libre-échange; ils veulent abolir les barrières tarifaires. D'autre part, ils veulent le faire en permettant au Canada de profiter de sa capacité de production.

[M. Nesbitt.]

En quoi consiste, au fond, cet accord? Le ministre conviendra avec moi que, dans le secteur automobile, l'échelle des traitements et les spécialisations exigées sont à peu près équivalentes dans toute l'industrie. Il faut admettre, par exemple, que les États-Unis peuvent bien plus facilement fabriquer des transmissions automatiques que nous. Autrement dit, une fois qu'on a installé l'outillage et la ligne de montage, il est plus économique de fabriquer dix millions d'articles qu'un seul million.

Il se peut qu'au Canada nous puissions fabriquer des pare-chocs d'automobile plus facilement et à meilleur compte, car l'énergie électrique est nécessaire à la galvanoplastie; en outre, nous disposons des matériaux de base, le chrome, le nickel et ainsi de suite. Mettons que la main-d'œuvre requise, les salaires versés, etc. pour la fabrication de ces pare-chocs soient les mêmes que pour la fabrication de transmissions. Ne pourrait-on pas permettre aux États-Unis d'exporter au Canada un million de dollars de transmissions, à condition que nous exportions aux États-Unis le même montant de pare-chocs, de phares avant ou de tout autre produit que nous pouvons fabriquer plus facilement? Voilà le fond de cet accord et, en fait, l'essence même du libre-échange.

• (8.40 p.m.)

Toutefois, si les fabricants de transmissions paient un million, mettons, à leurs employés à raison de \$3 l'heure et que les fabricants de pare-chocs leur versent la même somme, mais à raison de \$1 l'heure, le marché n'est plus équitable. Comme le ministre l'a expliqué, les dispositions de l'Accord à l'étude sont beaucoup plus justes, car les barèmes de salaires sont presque identiques dans l'industrie de l'automobile. C'est probablement pour cela, d'ailleurs, que cette industrie a conservé la fabrication de ces divers produits.

Supposons que les fabricants américains nous disent: nous exporterons au Canada un million de dollars de transmissions, mais tout ce que nous voulons en échange, ce sont des machines agricoles. Quel mal y a-t-il à cela? La main-d'œuvre requise pour la fabrication de machines agricoles et les salaires versés dans cette industrie sont identiques à ceux de l'industrie de l'automobile. A mon sens, ce marché serait aussi acceptable.

Allons plus loin. Supposons qu'un fabricant américain déclare: «J'exporterai en franchise au Canada un million de dollars de transmissions et j'importerai des meubles pour la même valeur» ou bien des sculptures sur bois