

grand secret. Il a chuchoté à l'oreille des journalistes. Je tiens à vous dire une chose, il est temps que les affaires publiques du Canada soient administrées à la Chambre des communes.

M. Crosbie: Très juste.

M. Deans: Il est temps que le gouvernement s'engage à dépenser ses revenus fiscaux de façon raisonnable, sensée et facile à comprendre.

Je voudrais vous dire, monsieur l'Orateur, qu'il n'est pas très facile d'accorder à ce gouvernement—comme à n'importe quel autre gouvernement—un pouvoir d'emprunt sans aucune restriction. Au fil des années, j'ai fini par trouver qu'il serait plus logique que le gouvernement soit tenu de solliciter trimestriellement l'approbation de la Chambre. Il devrait, peut-être à la fin de chaque trimestre, nous faire part de ses besoins afin que nous puissions avoir une certaine idée de ses dépenses. Pour le moment, la Chambre des communes et les députés n'ont aucun contrôle sur les dépenses ou les emprunts du gouvernement et ne savent pas dans quelle mesure celui-ci gère raisonnablement bien les finances du pays.

Compte tenu de la façon dont le gouvernement a administré nos affaires ces dernières années, et comme, de toute évidence, il a l'intention de continuer à agir de la sorte, petit à petit, il s'accaparerait des responsabilités que nous n'avons jamais eu l'intention de lui accorder. Il en arriverait à dépenser de l'argent bien avant d'expliquer à la Chambre des communes comment il compte le recueillir. Il s'attend en retour que la Chambre des communes consente à lui accorder un pouvoir d'emprunt comme si, d'une façon ou d'une autre, cela n'avait aucun sens, encore simplement n'avait aucune importance.

En parlant du secteur de l'automobile, j'ai voulu vous en rappeler la situation actuelle. Je parlais justement de la société Chrysler et de la décision que j'aurais prise si j'en avais eu le pouvoir—et que Dieu m'en préserve. Je sais exactement de quelle façon j'aurais traité avec la Chrysler. Je crois que la majorité des Canadiens en feraient autant. En fait, j'en suis même certain. Beaucoup de gens m'ont laissé entendre qu'ils n'arrivaient pas à comprendre la motivation et l'attitude du gouvernement. Je leur ai répondu que la motivation du gouvernement était politique, mais que son attitude était incompréhensible.

Une étude nous apprend que l'industrie ontarienne de l'automobile, qui regroupe la majeure partie du secteur canadien de l'automobile, éprouve de très graves difficultés. Il va falloir mettre sur pied tout un plan de réaménagement de l'industrie automobile si l'on veut qu'elle survive au mode de gestion qui l'a caractérisée ces 15 ou 20 dernières années. L'étude, dont vous êtes certainement au courant, monsieur l'Orateur, a été réalisée en Ontario. J'aimerais vous en rappeler certains détails. Cette étude a été commandée par le ministre des Finances de l'Ontario. On y prétend que l'amélioration de la situation de l'emploi prévue pour les années prochaines pourrait n'être que de courte durée. Les emplois qui seront créés, ne seront que des emplois à court terme et, d'ici 1985, l'Ontario pourrait compter moins de 35,000 emplois dans les usines de montage et de fabrication de pièces, alors qu'elle en comp-

Pouvoir d'emprunt

taut près de 100,000 en 1978. Soit dit en passant, ces prévisions correspondent à ce que je me suis efforcé de dire au ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gray) l'an dernier. Toujours selon cette étude, l'Ontario risque de se retrouver avec une industrie produisant des véhicules et des pièces de rechange qui vont rapidement être démodées, ce qui correspond encore à ce que j'ai dit au ministre de l'Industrie et du Commerce toute l'année dernière. Il risque de ne plus y avoir de capitaux ou même les énergies pour convertir certaines usines à la production de véhicules plus populaires si les années difficiles qui nous attendent amènent la fin de Chrysler, des difficultés pour Ford et l'endettement de General Motors. C'est là encore ce que j'ai déclaré au ministre de l'Industrie et du Commerce l'année passée. L'étude en question confirme en quelque sorte l'analyse que nombre d'entre nous avons faite de l'industrie automobile, industrie que nous connaissons bien.

● (2040)

Vous vous rappellerez qu'à mon retour de réunions aux États-Unis, j'ai expliqué que de graves problèmes allaient se poser pour l'industrie automobile et que nous devions trouver le moyen de relancer dans notre pays une industrie automobile qui aurait des intérêts au Canada.

Le rapport poursuit en ces termes:

L'Accord sur l'automobile est dépassé. Si nos frais de main-d'œuvre, d'acier et d'énergie ne sont pas trop élevés, nous devrions pouvoir faire mieux que 10 p. 100 de la production nord-américaine, et c'est ce que nous cherchons à obtenir à tout prix.

C'est ce que je n'ai cessé de répéter au ministre l'an dernier.

Le rapport poursuit en disant que pour le moment, même si elle s'en tire assez bien, la société Ford:

... ne vend pas assez de grosses voitures pour utiliser l'usine à sa pleine capacité, savoir 650,000 moteurs par an ...

Vous vous rappellerez qu'il s'agit de toute l'opération, pour laquelle elle a reçu environ 65 millions de dollars il y a trois ans. Il ne m'était pas possible d'empêcher cela ici mais je puis vous dire, monsieur l'Orateur, que j'ai expliqué à ce moment-là ce qui se passait au ministre des Finances de l'Ontario, de l'époque, M. McKeough, ainsi qu'au premier ministre de la province. Je leur ai signalé qu'il allait y avoir des abus, et c'est exactement ce qui s'est passé.

Le rapport poursuit ainsi:

Il est plus que probable que d'ici 1985, la société General Motors sera la seule usine de moteurs de l'Ontario et qu'après cette date, aucun moteur ne sera plus produit.

Savez-vous, monsieur l'Orateur, que la production de moteurs et de pièces en Ontario a représenté deux milliards de dollars en 1978? Selon ce rapport, à moins que le gouvernement et l'industrie ne fassent de sérieux efforts pour relancer ce secteur vital de notre économie, il est tout à fait possible que d'ici 1985, nous ayons perdu au Canada une autre industrie d'une valeur de deux milliards de dollars.

L'article dit encore ceci:

Les producteurs nationaux prévoient d'importer en 1983, 1,8 million de moteurs du Japon, du Mexique, du Brésil et de l'Allemagne pour les marchés canadiens et américains. En vertu de l'Accord sur l'automobile, les moteurs peuvent entrer au Canada en franchise.