

### Les subsides

perdre pied et à se maintenir à flot. En somme, un ministre tout à fait moyen ou, devrais-je dire, à peine moyen, un bon diable qui se plaît à philosopher et à pontifier en matière d'industrie et de commerce, et qui se gargarise volontiers de termes et d'expressions commerciales ronflantes.

Il est de ceux qui se tiennent à l'avant de l'autobus et à l'arrière de l'église, sans jamais se mouiller, et qui vivent dans l'espoir qu'un miracle les tirera de leur dilemme.

**Des voix:** Bravo!

**M. Kempling:** Examinons un peu certaines industries qui illustrent parfaitement mon propos. L'industrie des pièces d'automobile a connu une balance déficitaire par rapport à celle des États-Unis dix années de suite. L'année dernière, le déficit était de 2 milliards de dollars. Le ministre nous dit qu'il est imputable au marasme dans lequel l'industrie automobile américaine se débat. Ce n'est pourtant pas un marasme qui dure depuis dix ans. Le ministre n'a à peu près rien fait, depuis qu'il est à son poste, pour améliorer les choses.

Pendant des années, les Américains ont tâché de faire du pacte de l'automobile un véritable accord bilatéral. Le pacte est bilatéral de leur côté et multilatéral du nôtre. Faute de nous être attaqués à ce problème, plus d'un milliard et demi de dollars ont été investis dans une industrie automobile au Brésil, et on prévoit d'y investir encore un milliard de dollars d'ici 1977. Le Mexique, l'Argentine et le Venezuela montent tous une industrie automobile. En fait, d'ici 1980, la production automobile au Brésil aura dépassé la nôtre en quantité. Nous importons de plus en plus de pièces automobiles de pays autres que les États-Unis. Nous sommes devenus un pays de transit, une simple chaîne de montage, et c'est tragique. Le marché nord-américain de l'automobile régresse davantage d'année en année, et notre industrie de pièces d'automobile est en train de disparaître avant d'avoir porté ses fruits.

Voyons maintenant notre industrie de caoutchouc. Le député de Waterloo-Cambridge a fait certaines observations et posé certaines questions à ce sujet. J'ai entendu les réponses du ministre. Elles ne m'ont pas particulièrement impressionné. Cette industrie emploie 18,000 travailleurs. Plus de 2,000 ont été licenciés avec peu d'espoir d'être réembauchés. Cette industrie, qui dessert un marché de 20 millions de pneus par année, est actuellement étranglée par des politiques tarifaires intermittentes et par les importations de pneus. Nous avons importé ces dernières années 33 p. 100, puis 45 p. 100 et, en 1974, plus de 60 p. 100 des pneus vendus au Canada. Je n'insisterai pas sur ces 60 p. 100 pour le moment. Nous savons que cette industrie a été frappée par une ou deux grèves désastreuses cette année-là, mais la tendance est là. Nous importons de plus en plus des pneus vendus dans notre pays.

Nous ne produisons que la moitié des pneus à carcasse radiale nécessaires pour l'équipement initial de nos automobiles et de nos camions. L'industrie du pneu attend du ministre l'assurance qu'il ne va pas céder sur toute la ligne aux assemblées GATT, à Genève.

Si vous étiez président d'une entreprise de fabrication de pneus et vouliez obtenir l'approbation de votre conseil d'administration pour accroître la capacité de production de votre usine ou augmenter la production, quelle serait votre chance de l'obtenir si les membres du conseil étaient fermement convaincus que le gouvernement va leur couper l'herbe sous le pied aux négociations du GATT? Combien de temps cette industrie peut-elle attendre une mesure positive de la part du ministre de l'Industrie et du

Commerce? Nous savons qu'elle emploie 18,000 travailleurs et a un volume de ventes de 500 millions de dollars. Nous savons qu'elle ne produit pas à plein rendement actuellement et qu'elle peut accroître sa capacité. Nous savons qu'elle a des travailleurs compétents, et nous savons que le marché existe.

Nous savons aussi que notre gouvernement refuse de combattre l'inflation ou de faire face aux menaces inflationnistes. Nous savons que le gouvernement a directement provoqué le malaise ouvrier, qu'il est encombré de ministres fainéants et sans imagination qui refusent d'envisager la réalité. Que propose le ministre de l'Industrie et du Commerce? Il nous conseille de conclure des accords de participation dans les pays émergents du tiers monde afin de produire dans un marché où la main-d'œuvre est peu coûteuse. Comment diable cela nous aiderait-il à diminuer le chômage au Canada? Comment diable cela augmenterait-il nos exportations?

**Une voix:** Quelle honte!

**M. Kempling:** Le député s'écrie: quelle honte! C'est lui qui devrait avoir honte de son comportement.

Le ministre devrait plutôt insister auprès du cabinet pour une révision complète de nos lois fiscales. Il devrait réclamer des mesures au sujet des déductions pour amortissement qui tiendraient compte de l'inflation. Qu'il insiste pour que nous maintenions nos devises à leur pleine valeur. Qu'il énonce clairement notre politique en matière d'investissements étrangers. Qu'il nous fasse clairement connaître la position du gouvernement vis-à-vis de la deuxième phase de cette politique ou qu'il l'abandonne.

Les accords de participation n'afflueront pas en assez grand nombre au Canada pour diminuer le chômage, accroître les échanges ou les exportations, redresser la balance des paiements, à moins que la fiscalité, les règlements sur les investissements et les déductions pour amortissement ne soient réexaminés, modifiés et expliqués clairement. Sans cela, nous allons languir dans une situation de déséquilibre commercial, de chômage constamment à la hausse, de déficits dans la balance des paiements, et la relance de notre économie ne viendra qu'après celle de nos associés commerciaux dont certains, puis-je ajouter, ont eu le courage d'agir. Nous sommes à un point tournant et notre comportement pendant le reste de 1975 et en 1976 déterminera notre activité économique pour plusieurs années à venir.

Nous avons, au ministère de l'Industrie et du Commerce, les plus grands spécialistes, les plus grands talents du monde occidental. Nos négociateurs du GATT sont les mieux renseignés, les plus spécialisés du groupe réuni à Genève, mais que négocient-ils? Vers quoi tendent-ils? Nous n'avons pas de plan à long terme pour l'industrie canadienne. Nous n'avons que des programmes à court terme, des expédients, des projets conçus au petit bonheur; mais point d'encouragements réels visant à mettre en valeur à long terme nos ressources et nos travailleurs spécialisés. Cela n'a rien d'étonnant pour quiconque voit au-delà de la façade, des réponses faciles et des discours de nègres qui jaillissent de la bouche du ministre.

Comme la presse le signalait récemment, le ministre nage en rond. J'espère que quelqu'un lui lancera une corde avant qu'il se noie, entraînant l'industrie canadienne avec lui.

Jetons un coup d'œil sur quelques-unes de nos industries qui sont en difficulté à des degrés différents. Nombre d'entre elles sont déjà visées par des programmes. C'est