

## Subsides

J'ai déjà parlé d'une économie où l'industrie serait plus rationalisée et plus spécialisée. Il y a bien des domaines où le Canada pourrait se spécialiser, des domaines qui lui sont propres, mais dans lesquels nous ne nous aventurons pas maintenant en raison d'engagements envers certaines multinationales. Pensons, par exemple, à la politique ferroviaire annoncée par le ministre des Transports (M. Lang). Tout laisse entrevoir l'élimination graduelle des trains de voyageurs—je sais que cela vous intéresse, monsieur l'Orateur—au profit de l'achat d'un plus grand nombre d'avions.

Nous savons que les avions qui seront achetés au Canada proviendront de l'étranger et créeront par conséquent de l'emploi dans d'autres pays; mais si l'on étendait le service-voyageurs au Canada, on pourrait acheter des wagons au Canada, ce qui créerait des emplois pour les Canadiens, car nous pouvons les fabriquer ici. Le LRC, un train léger, rapide et confortable, a été conçu ici mais le CP et le CN ne veulent pas en acheter. Ils seront vendus à Amtrack, aux États-Unis, qui possède un train filant à 140 milles à l'heure et qui assure un service rapide et efficace. Ce genre de planification n'existe pas au Canada. Nous sommes à la merci des caprices des sociétés multinationales. Lorsqu'elles nous demandent de sauter, nous répondons: A quelle hauteur? Nous ne faisons pas de planification économique et ne sommes qu'un reflet sur les ondes des énormes sociétés multinationales. Il faudra mettre un terme à cette situation si nous voulons faire du Canada un pays où ses habitants soient heureux de vivre.

Le deuxième point que je voulais signaler au cours du débat d'aujourd'hui est notre déficit accru dans le cadre de l'accord sur l'automobile que nous avons signé avec les États-Unis. Comme vous le savez, cet accord a été négocié voilà déjà un certain nombre d'années et il s'est tout d'abord révélé avantageux pour le Canada, mais dernièrement nous avons vu s'accumuler un déficit. Notre commerce de voitures a vu les bénéfices se transformer dernièrement en un considérable déficit. L'accord nous a d'abord été favorable et le déficit qui a suivi s'est fortement amené puisqu'il est passé de plus de 700 millions de dollars, en 1965, à moins de 200 millions par an en moyenne de 1965 à 1973. Les emplois dans le secteur de l'automobile ont augmenté trois fois plus vite au Canada qu'aux États-Unis pendant le même période.

Toutefois, ces dernières années, nous sommes passés d'un petit surplus de 204 millions de dollars, en 1970, à 230 millions de dollars en 1971 et à 75 millions en 1972. Notre balance du commerce automobile est maintenant redevenue plus normale, semblable à ce qu'elle était auparavant. En 1973, nous avions un déficit de 440 millions de dollars pour le commerce de l'automobile, en 1974, un déficit de plus de 1,300 millions et, en 1975, les chiffres portant sur toute l'année indiquent un déficit de l'ordre de 2,5 milliards de dollars. Il est facile de constater qu'en ce qui concerne le commerce de l'automobile, qui est très important pour une grande partie du pays, la position commerciale canadienne change très rapidement.

C'est là le grand secteur déficitaire en ce qui concerne le commerce de l'automobile même si nous avons également un déficit d'environ 500 millions de dollars pour le commerce automobile avec d'autres pays que les États-Unis. Pourquoi? On a tendance à blâmer notre compétitivité de moins en moins bonne. En retour, on accuse généralement les travailleurs d'être la cause de cette situation, alors qu'ils n'ont rien à y voir. Examinons la situation de plus près, car le problème de l'industrie automobile se compare à celui de bien des industries canadiennes. Prenons les véhicules et les pièces. Aujourd'hui, je m'en tiendrai aux

véhicules. Pour le montage, nous avons un léger surplus commercial, mais il y a une énorme différence de prix entre le Canada et les États-Unis, et on rejette habituellement le blâme sur notre industrie très coûteuse. S'il en était ainsi, nous pourrions nous attendre qu'un prix plus élevé compense des coûts plus élevés, ce qui permettrait de réaliser la même marge de profit des deux côtés de la frontière. Mais, de fait, au Canada, les profits sont actuellement d'à peu près \$100 de plus par voiture qu'aux États-Unis et, en 1974, les trois gros fabricants ont fait 22 p. 100 de leurs profits au Canada sur 11 p. 100 des ventes de voitures effectuées en Amérique du Nord. Le montant qu'ils ont réalisé ainsi au cours des dix dernières années suffit à défrayer tous leurs nouveaux investissements au Canada. Cela s'ajoute à leurs profits ordinaires, et l'on sait que l'industrie automobile a fait beaucoup de profits depuis dix ans.

● (1640)

Je le répète, l'industrie automobile fait d'énormes profits chez nous. Les travailleurs canadiens et américains jouissent de la parité de salaires, et le coût plus élevé de la cotisation à la pension au Canada est compensé par des coûts moindres pour l'assurance frais médicaux et les prestations supplémentaires d'assurance-chômage. Ce n'est pas parce que les techniques sont plus efficaces aux États-Unis ou parce que la production en série permet d'y réaliser des économies, car toute la production nord-américaine est rationalisée et efficace depuis la conclusion de l'accord sur l'automobile, et la production en série permet de réaliser des économies des deux côtés de la frontière. En outre, en raison du taux élevé des nouveaux investissements dans les usines de montage d'automobiles au Canada depuis 1965, notre équipement est au moins aussi efficace que celui des États-Unis. Les frais de transport sont environ les mêmes des deux côtés de la frontière si bien qu'une seule conclusion s'impose: la décision des gros fabricants d'automobiles est de tirer plus de profits du Canada.

C'est la même situation du côté des pièces d'automobiles. Cela ne signifie pas un manque de productivité de la part des travailleurs canadiens. Les sociétés ont décidé de tirer davantage de profits de l'industrie canadienne. Voilà les choses auxquelles il faut mettre un terme si nous voulons donner de l'essor à notre économie. Les Canadiens devront prendre des décisions collectives en matière de planification et ne plus laisser les grosses compagnies du pays décider pour eux. Il est temps d'agir. Il est temps d'avoir un plan d'expansion national et c'est à nous, le public, de décider quels sont les secteurs à développer et ne pas laisser cette décision aux grosses sociétés, car si nous le faisons, ce sera au détriment du Canadien moyen.

Nous avons d'énormes possibilités d'avenir au Canada. Nous avons une population instruite. Nous avons les ressources, les institutions et la formation dont nous avons besoin. Nous avons un bon réseau de transport et les moyens de produire des aliments. Tout ce qu'il nous faut maintenant, c'est un gouvernement qui saura réunir toutes ces choses dans le cadre d'une politique de transformation des ressources et de création d'emplois pour les Canadiens. Dans bien des cas, notre marché intérieur est assez vaste pour permettre la bonne marche de l'industrie de fabrication. Il est ridicule d'importer autant de denrées quand nous pourrions les produire, les transformer et les fabriquer nous-mêmes, chez nous, et fournir ainsi des emplois aux Canadiens.

Voilà ce que nous devons faire. Si nous ne changeons pas notre politique commerciale et si nous n'instaurons pas de stratégie industrielle, je crains vraiment pour notre avenir.