

«La rénovation régionale», je vois ce qui suit:

Le gouvernement examinera la possibilité de guider les nouvelles industries vers des emplacements déterminés, comme le font avec succès les gouvernements de la Grande-Bretagne, de la Suède et de certains autres pays. Cette pratique s'accompagnerait de concessions fiscales et d'autres mesures de secours à l'industrie privée, ainsi que d'une certaine somme d'investissements publics.

Je puis dire que j'ai fait beaucoup de publicité pour ce programme pendant les élections, et je pense que c'est une des raisons pour lesquelles je siège à la Chambre aujourd'hui. Ce n'est pas étonnant que la population du Canada n'ait pu prendre au sérieux ni le programme, ni le parti du député de Nanaimo-Cowichan-Les Îles, qui est apparemment son porte-parole pour les questions financières.

Mais revenons à la question du chômage chronique. Le gouvernement fédéral doit faire face à une tâche urgente—tâche qui consiste entre autres à encourager des filiales de sociétés américaines à produire davantage au Canada. Le député de Davenport a mentionné notre industrie automobile et exprimé l'opinion—que je partage d'ailleurs—d'après laquelle nous devrions produire ici un plus grand nombre de nos voitures que nous ne le faisons aujourd'hui. Apparemment, les exhortations et les pressions que nous, les libéraux, avons faites, ont maintenant obligé le ministre des Finances à partager cette opinion. Nous avons écouté avec grand intérêt l'exposé qu'il a fait ce matin. Je tiens de nouveau à signaler que le gouvernement a mis de longues années à se décider à faire un premier pas vers la réalisation des principales recommandations que contenait le rapport Bladen. Les mesures annoncées aujourd'hui sont, d'ailleurs, tout au plus un commencement. Ce ne sont que des tentatives peu poussées de résoudre le problème d'envergure qui consiste à trouver la façon de fabriquer un plus grand nombre de nos automobiles au Canada.

Il est peut-être un peu tôt pour commenter par le détail les répercussions de ces déclarations et le résultat probable du décret du Conseil. Nous devons voir comment les compagnies d'automobiles et les compagnies mères américaines se comporteront. Espérons quelles profiteront de la possibilité d'accroître la fabrication des pièces d'automobiles au Canada. J'espère, en tout cas, qu'elles ne continueront pas d'importer des transmissions à l'égard desquelles elles doivent payer la douane et en imputer le coût au consommateur canadien, bien que cela risque de se produire. Nous devons continuer à rechercher tous les moyens possibles d'augmenter la proportion de pièces de fabrication canadienne dans le domaine automobile. Il y a plusieurs semaines, M. Graybiel, directeur général du *Star* de

Windsor, a fait l'une des propositions les plus hardies quand il a parlé d'instituer une société de la Couronne, advenant que nos fabricants d'automobiles ne veuillent pas collaborer. Cette proposition mérite d'être examinée plus à fond. Certains secteurs de l'industrie automobile ont déjà fait savoir qu'il serait peu pratique sinon impossible de fabriquer ici les transmissions automatiques.

Il est facile de voir pourquoi les sociétés-mères américaines s'opposent à la fabrication des transmissions au Canada. Somme toute, elles tirent sans aucun doute d'énormes avantages sans avoir à construire des usines ici moyennant de grands frais. Je me permets de signaler que dans certains pays, les exigences concernant la proportion d'élément national sont beaucoup plus rigoureuses que les nôtres. Je veux simplement souligner, sans nécessairement approuver ces exigences, qu'un grand nombre de ces grandes sociétés américaines ont non seulement des filiales dans ces pays, mais bien souvent elles y ont, tout récemment, augmenté considérablement leurs investissements et projettent sans doute de les augmenter encore plus.

Les marchés qu'offrent ces pays sont peu importants comparativement à ce que le Canada peut offrir. En dépit de cela, de nombreuses sociétés américaines y établissent non seulement des usines mais augmentent leurs investissements, étant donné les débouchés éventuels qu'elles peuvent y trouver. D'autre part, le Canada est un des principaux marchés de l'automobile en dehors des États-Unis.

Monsieur le président, si nous pouvons adopter des mesures pour faire accroître la fabrication des pièces d'automobile au Canada, cela favorisera l'intérêt national et créera de l'emploi pour les Canadiens. Fortes de notre encouragement, nos compagnies d'automobile pourront alors trouver, j'en suis sûr, comme elles l'ont fait ailleurs, des moyens satisfaisants pour se conformer aux dispositions du gouvernement. En outre, elles pourront exploiter leurs entreprises de façon à favoriser leurs propres intérêts et, ce qui importe encore davantage, ceux de la population canadienne.

L'une des principales raisons pour lesquelles il importe de venir en aide aux régions de notre pays qui sont économiquement éprouvées, c'est que nous leur permettrons ainsi de fournir, encore une fois, un apport précieux à la vie canadienne. Dans la circonscription d'Essex-Ouest, on trouve des représentants de tous les groupes qui composent la grande mosaïque canadienne.

(Texte)

Par exemple, je suis très fier de constater que, dans ma circonscription d'Essex-Ouest,