

Telles étaient les pressions exercées à l'époque sur les gouvernements. On croyait alors qu'étant donné que le Canada pouvait produire très efficacement l'outillage agricole, nous aurions une certaine proportion du marché nord-américain et que non seulement les agriculteurs mais aussi les fabricants en retireraient d'énormes avantages.

Quand on songe à une compagnie comme Massey-Ferguson, probablement une des plus importantes dans son domaine, nous constatons certaines tendances dans un régime de libre-échange. Ils ont donc laissé leurs industries de main-d'œuvre non technologiques ici au Canada. Tout le développement qui a accompagné les nouvelles découvertes et le raffinement technologique qui a caractérisé la production de machines agricoles a eu lieu aux États-Unis. On prétendait que les centres de production devaient se trouver à proximité du marché agricole du middle-west américain. Pourquoi pas une de nos villes de l'Ouest alors, puisque le sud de l'Ontario était mal situé du point de vue des transports?

Il saute aux yeux qu'avec un peu de planification et de compétence en matière de développement industriel, nous aurions fort bien pu établir l'industrie des machines agricoles dans l'Ouest. Cette industrie existe encore à l'heure actuelle. Nous aurions pu avoir d'importants complexes manufacturiers dans l'Ouest, sans que cela détonne pour autant sur le plan de la production et de son utilisation finale. Notre échec fait maintenant que nous importons beaucoup plus de machines que nous n'en exportons. A ma connaissance, on ne fabrique plus de grands tracteurs au Canada comme on le faisait naguère.

Prenons le pacte de l'automobile. C'est un autre exemple du genre d'ententes que nous avons conclues avec les États-Unis et qui suppose un libre-échange mitigé. L'entente visait à nous garantir notre part du marché américain dans la mesure où nous achetions des automobiles au Canada. Ce devait être grosso modo la façon d'établir notre part. Les ministres de l'Industrie et du Commerce les uns après les autres ont fait fi des questions que moi et d'autres avons soulevées aux premiers jours de l'accord. En fait, l'auteur même du rapport qui signale la gravité de notre déficit, est devenu l'un des partisans du ministre, partisan de commande sans doute. On signalait alors que l'accord canado-américain sur la production automobile était à l'avantage du Canada, que nous bénéficions amplement de nouveaux investissements et d'un accroissement de production. Comme on le disait alors, les faits le prouvaient.

● (1652)

J'ai ensuite soutenu qu'il était inévitable au début que les investissements soient considérables. Autrement dit, on ne peut bâtir une moitié d'usine, une moitié de laminoir ou une chaîne d'assemblage incomplète; la flambée d'investissements du début allait faire croire que nous étions bien servis. Voilà ce qu'on aurait dû se demander à ce moment-là. Qu'arriverait-il ensuite quand le marché allait se développer et qu'il faudrait agrandir les installations? Allait-on investir à nouveau? Au Canada ou aux États-Unis? A cette époque, le chômage n'était pas très grave, et j'ai soulevé la question suivante. Au cas où les deux pays allaient être aux prises avec des problèmes économiques et un fort taux de chômage, étant donné que la majorité des sociétés automobiles appartenaient à l'étranger—elles étaient essentiellement américaines—où investiraient-elles? Allaient-elles créer de l'emploi au Canada ou aux États-

Situation économique

Unis? Le gouvernement des États-Unis allait-il rester passif—pourquoi le devrait-il?—et laisser ses entreprises créer de l'emploi à l'étranger et non pas sur son propre territoire? Cela, le gouvernement américain ne peut le permettre; aucun gouvernement responsable ne le pourrait.

C'est exactement ce qui s'est passé, monsieur l'Orateur. Notre déficit global s'est accru et la situation ne paraît vouloir s'améliorer. Peut-être le pourra-t-elle puisque notre déficit actuel est considérable, mais à long terme ce n'est pas nous qui aurons les avantages. Un autre choix s'offrait à nous à ce moment-là, comme pour toutes ces industries. Cette autre option était de créer une industrie automobile canadienne. Une des menaces que nous avons fait valoir pour négocier le pacte automobile canado-américain, c'était que nous ferions cavaliers seuls. Mais nous avons opté pour l'autre solution, et aujourd'hui nous en faisons les frais. Il nous est encore possible de créer une industrie automobile canadienne, si nous voulons nous assurer une part de la production automobile nord-américaine. Cela ne va pas, bien sûr, sans difficultés et par exemple nous ne pourrions peut-être pas avoir la variété de choix que nous avons aujourd'hui. Mais avons-nous vraiment besoin d'un tel choix? Après tout, combien nous faut-il de modèles de voitures pour satisfaire le consommateur?

Le gouvernement a prêté bien peu d'attention à l'économie canadienne. Je pense qu'il n'y a pas un seul autre gouvernement au monde qui ait abdiqué à ce point vis-à-vis des questions de l'économie et de la planification de l'avenir. Pour nos gouvernements, il appartenait au secteur privé canadien de faire le nécessaire. Ou, plus souvent encore, c'était aux actionnaires étrangers de le faire. Nous ne devons pas nous plaindre—du moins nous ne devrions pas nous plaindre—des Américains. Ils ne se sont pas précipités chez nous pour nous forcer à faire quoi que ce soit. La politique du gouvernement canadien a été de les inviter, et de nous laisser espérer que les capitaux étrangers régleraient le sort de notre économie.

En conséquence, nous avons une structure industrielle qui est l'une des plus improductives du monde. Ce n'est pas la productivité des ouvriers en usine qui est basse, c'est la structure même de l'économie qui la rend si improductive. C'est une des questions que nous devons régler, et c'est pourquoi nous devons accepter d'entrer dans une période de protectionnisme.

J'espère que ce protectionnisme ne sera pas permanent; il serait préférable que nous profitions de cette période pour restructurer notre industrie, la renforcer, et ensuite revenir au libre-échange. Ce qui est malheureux dans le cas du Canada, c'est que malgré les mesures protectionnistes que nous avons adoptées parfois déjà, personne ne s'est réellement inquiété de mettre cette période de trêve à profit pour restructurer l'industrie canadienne. Au contraire, tout le monde en a profité pour se reposer, s'engraisser et se complaire dans la médiocrité, jusqu'à la crise suivante. J'estime donc, monsieur l'Orateur, que ceux qui sont chargés d'élaborer notre politique économique nationale doivent faire un choix très difficile. Comme le ministre me l'a dit au comité, nous ne devrions pas parler ici de justice. Le mot «justice» est très joli, et il me plaît autant qu'à n'importe qui d'autre, mais que veut-il dire? Nous devons accepter la pénible réalité: en raison de la mauvaise administration du passé, les industries canadiennes qui fournissent un grand nombre de nos emplois devront être protégées pendant un certain temps.