

populaire de Chine pour visiter ce pays et parler aux ministres chinois de l'augmentation du commerce de la Chine avec le reste du monde. C'était il y a 14 ans.

Le Commerce de la Chine représentait auparavant 400 millions de dollars par année, soit 200 millions de dollars d'importations et 200 millions d'exportations, et elle faisait presque exclusivement affaire avec l'URSS. Maintenant, le commerce de la République populaire de Chine représente environ 15 milliards de dollars. Quand le commerce augmente à ce point en 15 ans et passe de 400 millions de dollars à plus de 15 milliards, cela veut dire que la situation est favorable. Je mentionne ce cas uniquement à titre d'exemple de ce que j'essaie de proposer.

J'aimerais profiter de mon discours pour avancer quelques solutions qui me semblent meilleures que celles pour lesquelles certains pays du monde occidental ont opté depuis 30 ans. J'aimerais proposer une solution pratique que le Canada et d'autres pays ont appliquée avec plus ou moins de succès. J'appelle ce principe l'échange du taux de croissance. Il consiste simplement à ne pas se préoccuper de tous les fonctionnaires qui essaient de faire obstacle au commerce des marchandises et d'appliquer des règlements compliqués qui ne font qu'ajouter aux coûts. Il s'agit de fixer un objectif pour l'industrie ou les sociétés commerçantes et leur permettre d'atteindre cet objectif sans leur imposer tous ces règlements, ces contrôles et ces interventions de la part du gouvernement.

J'ai déjà donné à la Chambre l'exemple de l'industrie européenne de l'acier. Dans ce cas, deux gouvernements ont donné 20 ans à l'industrie pour mettre l'Allemagne et la France sur un pied d'égalité en ce qui concerne la production de l'acier. Ces deux pays ont simplement fixé l'objectif et l'entreprise privée l'a atteint en sept ans.

Un gouvernement conservateur dirigé par le très honorable représentant de Prince-Albert (M. Diefenbaker) avait jadis signalé aux sociétés automobiles des États-Unis que, puisque nous achetions sept p. 100 de toutes les automobiles et de tous les camions fabriqués en Amérique du Nord à ce moment-là, au moins sept p. 100 de ces automobiles devraient être fabriquées au Canada.

L'un après l'autre, les ministres du gouvernement actuel ont déclaré que c'était une idée des libéraux. Je n'ai pas l'intention de faire preuve de sectarisme politique et d'entamer une discussion là-dessus. Ce principe a vu le jour quand M. Nowlan était ministre des Finances et il a été appliqué par l'administration Pearson avec l'appui de notre parti. La seule chose que nous n'avons pas faite, et je parle de façon générale, c'est de fixer les modalités précises de l'accord. Nous avons simplement déclaré que ces sociétés automobiles, c'est-à-dire General Motors, Chrysler et Ford, devaient fabriquer 7 p. 100 ou l'équivalent de 7 p. 100 de leurs automobiles et de leurs camions ici même au Canada si elles voulaient continuer à vendre au Canada. C'est ce qu'elles ont fait.

Dans l'accord suivant, ils ont été plus précis en disant que toute l'automobile devait être finie au Canada. Tout d'un coup les choses se sont alors gâtées. Les grosses compagnies ont dit: «D'accord, nous ferons ce que vous voulez.» Et elles ont décidé de fabriquer les petites automobiles au Canada; ce serait là la participation canadienne, mais là elles ont commis une grosse erreur. Avec la vogue des petites automobiles, le Canada s'est soudain retrouvé gagnant. Il fallait remédier à la situation si

bien qu'aujourd'hui l'industrie automobile essaie par tous les moyens de ne pas respecter ses engagements.

Nous entendons dire qu'il manque seulement les roues aux automobiles qui rentrent au Canada en pièces détachées. On expédie les roues dans un paquet et la voiture dans un autre vers certains pays en disant qu'il s'agit d'une automobile fabriquée au Canada, car c'est là qu'on y a posé les roues. Ou encore on prend toutes les pièces détachées et on les fait assembler dans un autre pays en prétendant que cette automobile a été fabriquée au Canada alors qu'en fait le travail a été fait dans le pays de la maison mère. Voilà un exemple des expériences amères que nous avons faites dans ce domaine.

Les gouvernements doivent comprendre sur quels principes l'accord a été conclu et veiller à ce qu'il soit respecté. Je prends l'exemple des automobiles malgré ce qui nous est arrivé depuis deux ou trois ans. Cet accord repose sur un excellent principe, on fait alors savoir à ces compagnies ce que l'on attend d'elles et on les prévient de ce qui pourrait arriver. Si elles essaient de tricher en faveur du pays de la compagnie mère, ce qui pourrait arriver arrive, un point c'est tout, et elles savent désormais qu'il vaut mieux jouer franc jeu.

J'ignore à quel point ces rumeurs sont vraies. Nous ne fabriquons pas de Cadillac au Canada et pourtant je crois savoir que l'on exporte du Canada vers l'Arabie Saoudite des Cadillac qui, en principe, ont été fabriquées au Canada. Pourtant nous ne les avons pas fabriquées. La compagnie a seulement envoyé quelques pièces au Canada, les a mises dans un nouvel emballage et les a expédiées. C'est la même chose pour les camions. Dans le monde entier, on voit des camions que l'on dit fabriqués au Canada alors que je sais très bien qu'il n'est rien. J'estime simplement que si l'on accepte les avantages du système d'échange du taux de croissance en fixant à l'entreprise privée des objectifs à atteindre cela ne veut pas dire qu'il faut se la couler douce pendant le restant de vos jours. Il faut constamment surveiller la situation.

Je pourrais poursuivre et indiquer le domaine qui offre à mes yeux les plus grandes perspectives d'emplois pour les Canadiens et les plus vastes possibilités de développement pour l'industrie, non pas avec des subventions, mais sur une base d'avantages comparés. Combien de gens savent que depuis 17 ans, notre industrie sidérurgique est en mesure de soutenir la concurrence de n'importe quel autre pays du monde. Son seul concurrent sérieux, à l'heure actuelle, est l'industrie japonaise, et elle est en mesure de la vaincre si on joue franc jeu de part et d'autre. Notre industrie consomme une quantité énorme de fer, d'énergie et d'eau. Nous versons à nos ouvriers des salaires horaires plus élevés pour qu'ils produisent un acier de très haute qualité à un prix de revient inférieur à celui de nos concurrents. Nous possédons le savoir-faire, notre industrie a fait ses preuves, et se développe à un rythme très satisfaisant, puisque sa production est passée de 4 millions de tonnes en 1962 et 1963 à environ 14 millions de tonnes cette année.

Je connais les projets d'avenir. Bien avant la fin du siècle, notre industrie sidérurgique devrait pouvoir produire entre 35 et 50 millions de tonnes d'acier par année, grâce à ses propres efforts, à la compétence de ses gestionnaires et de ses travailleurs, et non aux subventions qu'elle peut toucher du gouvernement. Nous avons bien de la chance d'avoir une industrie sidérurgique aussi vigoureuse, mais en tant que gouvernement, nous ne lui facilitons pas la tâche. Si nous avons cet avantage