

ces pays ont déchu de façon alarmante. En même temps, le nombre de mises en chantier a baissé de façon alarmante.

• (2050)

Je dirais de mémoire que l'an dernier, on a construit plus de 250,000 maisons et cette année, d'après la déclaration du ministre d'État chargé des Affaires urbaines (M. Danson), l'objectif du gouvernement est d'en construire 210,000. Pourquoi en construire moins? Pourquoi le ministre a-t-il fixé l'objectif à 40,000 de moins que l'an dernier? Est-ce parce que nous n'en avons pas besoin? Ce n'est pas vrai, naturellement. Des centaines de milliers de familles au Canada ont besoin d'un logement ou vivent dans de pauvres logements.

Dans ma propre ville de Winnipeg, depuis six ans, le nombre d'unités de logements sociaux s'est accru sensiblement, et pourtant il y a encore 1,500 familles qui ont indiqué aux autorités qu'elles ont besoin d'un logement. Et pourtant, le gouvernement fédéral réduit les fonds mis à la disposition des provinces.

Combien des 20,000 chômeurs de la Colombie-Britannique pourraient retourner au travail si, au lieu de construire 210,000 logements, comme le propose le ministre, nous construisions les 300,000 logements nécessaires? Nous avons les moyens de le faire, monsieur l'Orateur, nous avons le bois, le cuivre, etc. Les travailleurs qui fabriquent des réfrigérateurs, des cuisinières électriques ou à gaz pour les maisons neuves ont été mis à pied en grand nombre à cause de la diminution du nombre des mises en chantier au Canada. Pourquoi le ministre des Finances ne s'est-il pas entendu avec le ministre d'État aux Affaires urbaines pour fixer un objectif réaliste qui permettrait aux gens de reprendre le travail?

Au Manitoba, nous avons eu, ces dernières années, un programme qui a donné du travail à plusieurs milliers de personnes l'hiver lorsqu'il y avait beaucoup de chômage. Le gouvernement provincial a mis sur pied un programme qui permet aux pensionnés dont la maison a besoin de réparations d'obtenir jusqu'à \$1,000 à cette fin. Évidemment, il s'agissait d'un gouvernement socialiste, mais pourquoi le ministre des Finances n'envisage-t-il pas d'établir un programme semblable à l'échelle nationale, qui serait financé par le gouvernement fédéral? Je puis l'assurer que la plupart des pensionnés qui vivent dans leur maison ne peuvent se permettre d'y apporter les améliorations nécessaires sur le plan du chauffage, de la plomberie ou de l'isolation. Pourquoi le ministre n'établirait-il pas un programme de ce genre au lieu d'accorder des concessions fiscales à ceux qui peuvent fort bien s'en passer?

Mais qu'a fait le ministre? Prenant la parole devant le Canadian Club à Toronto, il a déclaré que nous allons devoir adopter un régime de restrictions volontaires et que chacun devra se serrer la ceinture. Permettez-moi de citer deux passages de son discours:

A l'heure actuelle, les pressions viennent surtout de l'augmentation rapide des salaires et traitements car, dans tous les pays, les travailleurs demandent des revenus plus élevés pour pouvoir au moins faire face à la hausse du coût de la vie.

Si nous pouvons nous entendre pour fixer des objectifs nationaux en vue de modérer la hausse des coûts et des prix, non seulement nous pourrions espérer juguler l'inflation, mais encore réduire les conflits ouvriers qui entravent notre expansion économique.

Droit fiscal

Monsieur l'Orateur, où le ministre se trouvait-il en 1972? Où était-il en 1973—et en 1974, lorsque les bénéfices réalisés par les grandes sociétés sont passés, dans certains cas, de 15 p. 100 à 100 p. 100? Prêchait-il alors la modération? Demandait-il alors aux sociétés de limiter leurs bénéfices et de diminuer leurs prix? Monsieur l'Orateur, seul son silence était remarquable. A cette époque, l'augmentation des salaires ne suffisait pas à compenser la hausse du coût de la vie, mais le ministre ne disait mot des bénéfices.

Maintenant qu'arrivent à expiration des conventions bien souvent signées avant cette montée en flèche des bénéfices des sociétés, les travailleurs se rendent à la table de négociation bien décidés à rattraper ce qu'ils ont perdu. Ils veulent aussi s'assurer que les augmentations de salaire les protégeront contre le taux d'inflation de 12 p. 100 prévu pour 1975. Et voilà que soudain, le ministre fait appel aux grands sentiments. Il demande aux travailleurs de faire preuve de modération.

Je ne vois pas comment, après une conversion si tardive, il peut avoir l'audace de demander à l'un des secteurs les plus touchés par l'inflation et les bénéfices insensés des sociétés de faire preuve de bon sens et de modération. S'il croit réellement aux vertus de la modération, il aurait dû en parler l'an dernier, ou encore il y a deux ou trois ans. Maintenant, c'est trop tard.

Le vrai problème qui assaille le Canada est le chômage. Actuellement, plus de 40,000 travailleurs de l'automobile sont au chômage en Ontario. Si l'on tient compte du fait que, dans cette province, un emploi sur sept est plus ou moins lié à l'industrie de l'automobile, nous comprenons la gravité du problème. L'Ontario est la province la plus grande et la plus riche, elle donne le ton, bon ou mauvais. Ce ne sont pas simplement les 40,000 travailleurs de l'automobile qui sont touchés, mais ceux qui produisent l'acier, le cuivre, le zinc et le nickel nécessaires à la fabrication des automobiles. Ce sont les travailleurs qui fabriquent le verre, le caoutchouc et tout le reste qui entre dans la fabrication d'une automobile qui sont durement touchés par le ralentissement de l'industrie automobile.

• (2100)

Pouvons-nous faire quelque chose pour leur venir en aide? Les sociétés automobiles qui ont réalisé depuis 25 ans des profits de plus en plus considérables et ont demandé un prix de plus en plus élevé pour leurs produits, soudainement prises avec un stock considérable de voitures invendues aux États-Unis et, à un moindre degré, au Canada, ont tout aussi soudainement offert des remises à leurs clients. Ces remises vont de \$200 à \$500 par voiture. J'ai dit tout à l'heure que les profits de Chrysler du Canada avaient augmenté sensiblement ces dernières années, mais, des trois grands de l'auto, ce n'est pas celui dont les profits sont les plus élevés. Les sociétés automobiles pouvaient offrir des remises; leurs profits étaient si considérables qu'elles auraient pu couper leurs prix n'importe quand.

Lorsque le Parlement a été saisi pour la première fois du Pacte canado-américain de l'automobile, il y a un certain nombre d'années, on nous a dit que la différence de prix entre une voiture vendue au Canada et une voiture vendue aux États-Unis serait réduite, et même éliminée. En vertu de cette entente commerciale, la production automobile a été rationalisée, de sorte que