

Droit fiscal

divers biens de consommation. Ce que j'exprime explicitement, je m'en rends compte, est sans doute senti confusément au Canada. D'autre part, on n'est pas très au courant des données statistiques.

La principale industrie, au Canada comme aux États-Unis, par l'importance de ses répercussions sur l'économie, c'est l'industrie de l'automobile, et il importe, à court terme, que le gouvernement, s'il veut améliorer l'économie générale, s'occupe de la crise qui ravage de plus en plus cette industrie. Les avantages qui en découleraient ne seraient pas limités à cette seule industrie, à Oakville, à Windsor, à Brampton et à Oshawa. Les Canadiens, d'un océan à l'autre, s'en ressentiraient.

Le ministre de l'Industrie et du Commerce n'a qu'une chose à faire. Il devrait réunir les chefs de l'industrie à Ottawa pour un entretien sérieux, même dur. Il devrait leur dire qu'on aurait dû, il y a déjà dix ans, supprimer la différence de prix entre les voitures fabriquées au Canada et vendues aux États-Unis et au Canada. Il devrait leur dire qu'il compte sur eux pour ramener, dans les 48 heures, les prix canadiens au même niveau que les prix en vigueur aux États-Unis.

Si le ministre obtient d'eux cette assurance, et il devrait insister là-dessus, alors le gouvernement fédéral devrait supprimer la taxe de vente de 12 p. 100. Ces deux mesures auraient pour résultat de réduire de quelque 19 p. 100 le prix de la voiture moyenne au Canada. J'ai quelques exemples des répercussions qu'elles auraient sur le prix de diverses voitures de fabrication courante. Ainsi, la Cordoba à toit rigide et deux portières de Chrysler, sans accessoires, baisserait d'environ \$868. L'un des modèles de Ford diminuerait de \$721; deux autres modèles de cette même marque diminueraient, l'un de \$676 et l'autre de \$603, au Canada.

● (1610)

Je parle ici des principales baisses de prix, qui se traduiraient par une augmentation considérable des ventes. La baisse de prix inciterait énormément les Canadiens à acheter des automobiles fabriquées au Canada.

Permettez-moi au passage de commenter une réponse que m'a donnée aujourd'hui le ministre de l'Industrie et du Commerce. Il a déclaré que nous devions attendre que la situation de l'économie américaine s'améliore car nous exportons aux États-Unis 80 p. 100 des automobiles que nous fabriquons. C'est là une pure pétition de principes. A mon avis, si nous exportons aux États-Unis 80 p. 100 de notre production, c'est précisément parce que nous demandons un prix excessif aux consommateurs canadiens. Si le prix devait diminuer de notre côté de la frontière, je pense qu'en l'espace de deux ou trois années les Canadiens pourraient acheter 50 p. 100 de la production canadienne. Tant que les automobiles fabriquées au Canada se vendront ici à un prix excessif, les Canadiens auront parfaitement raison sur le plan économique d'acheter des Toyota, des Volkswagen, des Datsun, des Renault ou d'autres automobiles en provenance de pays étrangers.

Si le ministre veut que les Canadiens achètent plus d'automobiles fabriquées au Canada, il faut qu'il fasse preuve de fermeté vis-à-vis de l'industrie automobile et qu'il l'oblige à tenir sa promesse de 1965, c'est-à-dire la promesse de réaliser la parité des prix des deux côtés de la frontière. S'il fait preuve de fermeté, non seulement justice sera faite aux acheteurs canadiens d'automobiles, mais nous aurons des milliers de nouveaux emplois à offrir à des hommes et à des femmes dans l'industrie automobile.

[M. Broadbent.]

En outre, le ministre doit prendre des mesures énergiques pour modifier la composition de la production effective de notre industrie automobile. Dans les années à venir, le nombre d'automobiles va diminuer au Canada et aux États-Unis. C'est parfaitement logique. Dans les grandes agglomérations urbaines, en particulier, nous mettrons au point des modes de transport plus rapides, ce qui sera aussi une excellente chose sur le plan social si nos villes doivent s'étendre. Il faudrait que nous commençons à insister sur certaines modifications de structure à apporter à l'industrie automobile eu égard à notre préparation à la transformation de la vie urbaine au Canada.

Il est plus que vraisemblable que General Motors, Ford et Chrysler vont logiquement devenir les fabricants de véhicules de transport en commun dont auront besoin nos citoyens à l'avenir. Il est maintenant temps, au moment où l'industrie est en proie à une crise intérieure, qu'elle entame les modifications de structure qui permettront le maintien de l'emploi dans ce secteur. Il s'agira de sortir un peu de l'exclusivité accordée à la production des automobiles pour se tourner vers la production de toutes sortes de véhicules de transport public. Encore une fois, cela est logique du point de vue économique et social. En plus de s'occuper des propositions économiques à court terme que j'ai exposées, le gouvernement doit agir rapidement s'il veut améliorer tant la situation de l'industrie automobile que l'économie en général et apporter à l'industrie le genre de changements structurels que j'ai mentionnés.

Quatrièmement, le gouvernement doit prendre des mesures significatives et utiles dans le domaine de l'habitation. Quatre jours avant les dernières élections, à Vancouver, le premier ministre (M. Trudeau) disait que la situation du logement au Canada constituait une crise nationale. Environ trois semaines après le début de la première session de la nouvelle législature, en répondant à une de mes questions, il a dit avoir quatre ans pour s'occuper de la crise. Jusqu'ici, la façon dont le gouvernement s'est occupé du logement a été tout à fait déplorable. On a construit moins d'unités de logement en 1974 que pendant toute autre année des quatre précédentes. De fait, le mois dernier, la production de nouveaux logements avait baissé de 49 p. 100 par rapport au niveau de janvier 1974. S'il y a une crise dans l'industrie automobile, il en existe certainement une très grave dans l'industrie du logement. Le gouvernement doit s'engager à injecter assez de capitaux dans l'économie pour permettre la construction de 400,000 unités de logement par année.

Il faudrait construire 400,000 nouvelles unités plutôt que 200,000, ce qui est l'objectif maximal du ministre actuel. Ces 400,000 nouvelles unités nous permettraient de vraiment satisfaire les besoins des Canadiens dans ce domaine, lesquels sont loin d'être restreints aux régions urbaines; deuxièmement, nous pourrions créer des milliers d'emplois.

Finalement, le NPD croit fermement que le principal problème de l'économie est celui du chômage. Nous ne voulons cependant pas dire par là qu'il ne faut rien faire à propos de l'inflation. A ce sujet, j'aimerais présenter deux propositions que je pourrais qualifier d'assorties.

Premièrement, le gouvernement doit prendre des mesures pour assurer des pensions suffisantes aux retraités. Il devrait donc augmenter la pension de base de sécurité de la vieillesse et les prestations du Régime de pensions du Canada. Il devrait aussi augmenter ces pensions régulièrement pour tenir compte non seulement des hausses du coût de la vie, mais aussi des augmentations de productivité de l'économie.