

L'ajournement

fabrication américaine. Nous pourrions ainsi monter des voitures japonaises et allemandes. Les possibilités sont nombreuses, et c'est ce qui m'inquiète vraiment.

Ce n'est pas comme si le gouvernement et le ministre n'avaient pas d'autre choix. Diverses possibilités s'offrent à nous. Je n'en ai mentionné que quelques-unes. Toutefois, si le ministre n'est pas en mesure de régler les problèmes touchant l'industrie automobile au Canada, ce qui me paraît être le cas, et si le ministre n'est pas en mesure d'améliorer les dispositions de l'accord sur l'automobile de façon à avantager l'industrie canadienne, ce qui me paraît être le cas—bref, si le ministre ne peut prendre aucune initiative à cet égard, ce qui me paraît être le cas—alors, je le prie instamment au moins de saisir immédiatement de la question le comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques, et de le charger de revoir immédiatement la situation de l'industrie automobile au Canada et de revoir globalement l'accord sur l'automobile devenu désuet et insuffisant, afin que toutes les parties intéressées—à savoir l'employeur, les employés, le gouvernement et les partis de l'opposition—puissent trouver une solution favorable, juste et équitable à la suite d'un débat public dont nous avons grandement besoin.

Le ministre et le gouvernement ont le choix de plusieurs options. Qu'ils en profitent donc. Passons à l'action.

M. Ralph Ferguson (secrétaire parlementaire du ministre d'État (Petites entreprises)): Monsieur l'Orateur, il y a certes longtemps que nous nous préoccupons de l'économie de nos voisins du Sud, qui dépend tellement de l'industrie automobile, mais je tiens à signaler au député de Halton (M. Jelinek) que s'il examinait le contenu du discours du trône, il se rendrait certainement compte des possibilités qu'il représente et de la prévoyance dont le gouvernement a fait preuve en parlant de créer une société canadienne de l'exportation agricole. Cette société créera des emplois à partir d'une ressource renouvelable et aura de nombreuses conséquences favorables pour tous les Canadiens tout en aidant à contrer les effets des congédiements annoncés la semaine dernière dans la région de Brantford.

Une bonne partie des problèmes de l'industrie automobile du Canada provient directement de la tendance à la baisse sur le marché américain. Nous ne pouvons pas prendre des mesures pour stimuler la vente aux États-Unis.

Certains autres problèmes de l'industrie automobile du Canada proviennent de l'évolution de la demande et de la nécessité d'économiser l'essence. L'industrie s'efforce de résoudre ces problèmes, mais les solutions qu'elle peut apporter se feront surtout sentir à long terme.

A cause de la réduction de la taille et du poids des véhicules, l'industrie se tourne de plus en plus vers de nouveaux matériaux qui exigent de nouvelles technologies. C'est cela qui semble offrir le plus de possibilités au Canada.

Nous avons signalé à la Chambre récemment que nous avions des entretiens avec les fabricants de véhicules et les fabricants de pièces automobiles. Bien entendu, on a discuté de toute sorte de questions lors de ces réunions, mais nous tenons manifestement à identifier de nouvelles possibilités pour l'industrie canadienne.

Nos fonctionnaires collaborent avec les sociétés automobiles pour évaluer les tendances de l'approvisionnement et pour aider à garantir que la capacité de l'industrie canadienne sera

utilisée et même accrue en ce qui concerne la production de pièces automobiles. Nous voulons aussi augmenter au maximum la valeur ajoutée des pièces maintenant fabriquées au Canada.

L'industrie peut d'ailleurs profiter de toutes les subventions à la recherche et au développement et de toutes les garanties de prêts accordés dans le cadre du programme d'expansion des entreprises. En outre, nous sommes en train d'élaborer un programme spécial pour aider les fabricants de pièces automobiles à se rééquiper et à étendre leurs activités pour obtenir de nouveaux débouchés importants.

Les fabricants de pièces automobiles participent aussi à des expositions et à des missions afin de vendre plus de pièces au Japon, aux États-Unis, en Europe et ailleurs. Cela a augmenté considérablement les ventes et, en fait, de nombreuses sociétés qui se sont créées des débouchés à l'étranger fonctionnent à pleine capacité. L'un de nos objectifs consiste à augmenter les activités canadiennes d'approvisionnement et de production des fabricants étrangers.

● (2220)

LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ—LES PERTES INFLIGÉES AUX AGRICULTEURS CANADIENS PAR L'EMBARGO AMÉRICAIN SUR LES CÉRÉALES À DESTINATION DE L'URSS—LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT

M. Stan J. Hovdebo (Prince-Albert): Le 15 avril dernier, j'ai posé quelques questions que j'ai reprises plusieurs fois depuis lors. Mes questions visaient à savoir quels étaient les effets de l'embargo, et s'il était probable que le gouvernement rembourse les agriculteurs de leurs pertes résultant de cet embargo. La réponse du ministre des Transports (M. Pepin) a été la suivante:

D'après ce que j'en sais maintenant, les agriculteurs de l'Ouest ne sont pas touchés par la politique canadienne d'exportation des céréales à destination de l'Union soviétique.

Le premier ministre (M. Trudeau) m'a répondu pour sa part qu'on avait pas arrêté de mesures visant à aider les agriculteurs touchés par l'embargo.

Je crois que le moment est venu ce soir de tenter de connaître la vérité, de savoir exactement quels sont les effets de cet embargo. Il existe deux moyens de connaître la vérité. Il faudrait savoir comment le prix des céréales se comporte depuis l'imposition de l'embargo. Nous constatons qu'entre le 28 décembre et le 15 avril, les prix ont connu une certaine fluctuation. Quand j'ai posé ma question le 15 avril, le prix du blé était passé de \$233 à \$188 la tonne, ou encore de \$6.34 à \$5.11 le boisseau. En somme, une perte directe de \$1.23 le boisseau parce que l'on avait inondé le marché général sur lequel nous transigeons, de quelque 17 millions de tonnes de blé américain.

La deuxième façon de savoir précisément ce qu'il en est de nos pertes est de comparer les prix canadiens avec ceux des pays d'outre-mer qui ont vendu du blé à l'Union Soviétique sans tenir compte de l'embargo des États-Unis. Prenons le cas de l'Argentine qui n'a cessé d'approvisionner l'Union Soviétique. Depuis le 7 mars, le prix moyen du blé en Argentine s'est établi à \$204 la tonne soit \$5.67 le boisseau. Depuis la même date, les prix canadiens sont de \$183 la tonne, soit \$4.98 le boisseau. L'écart a été réduit à 70 cents le boisseau car depuis que l'Argentine a exporté tout le blé qu'elle pouvait, les autres pays touchés par l'embargo dont le Canada, les États-Unis et l'Australie, ont entrepris de relever leur prix.