L'ajournement

● (2205)

De fait, le 11 février, le taux minimal d'indemnisation pour le transport a été augmenté de 10 p. 100 pour passer à 15 p. 100. Deux questions sont en cause en réalité. Nous voudrions d'abord que le gouvernement garantisse que la subvention provisoire d'aide au transport sera renouvelée après son expiration le 31 mars et, deuxièmement, nous demandons au nom de l'industrie du colza que le gouvernement songe à augmenter le montant de cette subvention afin de réduire davantage l'écart.

J'espère que le secrétaire parlementaire qui répondra à ma question ce soir garantira à l'industrie de la trituration du colza que la subvention sera maintenue parce qu'il sait sans doute fort bien que l'industrie est en train de réaliser des ventes anticipées et de chercher de nouveaux débouchés et que l'augmentation de 10 p. 100 qui a porté le taux d'indemnisation minimal à 15 p. 100 a déjà réduit l'écart de \$2.50 à \$3 la tonne métrique. J'espère donc que le secrétaire parlementaire pourra nous donner une réponse positive parce que je puis garantir aux députés que l'industrie de la trituration et les producteurs de cette denrée très importante pour l'Ouest et pour l'ensemble du Canada en seraient très heureux.

[Français]

M. Gérald Laniel (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie et du Commerce): Monsieur le président, il me fait plaisir de répondre à l'honorable député de Végréville (M. Mazankowski), l'ancien ministre des Transports, pour qui j'ai beaucoup de considération. Si de son côté il est peiné que le ministre des Transports ait déferé sa question au ministre de l'Industrie et du Commerce, dont je suis le secrétaire parlementaire, quant à moi cela me fait plaisir d'essayer de répondre à sa question malgré que je sache d'avance que je ne pourrai pas satisfaire à ses aspirations, car l'honorable député désire savoir si définitivement ses demandes ou ses recommandations sont acceptées. Ma réponse, monsieur le président, se veut une explication du programme et en même temps un essai de convaincre l'honorable député que ses espérances seront peut-être bientôt satisfaites.

[Traduction]

Le programme d'aide au transport a été mis sur pied par le gouvernement fédéral en décembre 1976. Comme le député l'a dit, il visait à aider les conditionneurs de graines de colza de l'Ouest à s'adapter aux hausses des tarifs-marchandises pour l'huile et la farine de colza.

Le député semble vouloir que le programme soit maintenu et c'est ce que je voudrais moi-même. Il a parlé des besoins des conditionneurs, mais il a oublié de donner à la Chambre des renseignements détaillés sur l'utilité de ce programme, bien que c'eût été une bonne occasion de le faire. Depuis ses débuts, le programme a beaucoup aidé les conditionneurs. Les sept usines de transformation de l'Ouest ont obtenu 12.9 millions de dollars au total. Le programme a donc contribué à la viabilité financière des conditionneurs.

Depuis les années 70, et de fait depuis le tout début de cette décennie, l'industrie de la transformation de la graine de colza

a pris une expansion notable. La capacité de trituration s'est accrue de plus de 25 p. 100 depuis cinq ans. Elle marche de pair avec la production canadienne d'huile de colza, qui a augmenté au point de satisfaire 50 p. 100 de tous les besoins du marché national.

Le député a parlé des exportations. Notre rendement à l'exportation a lui aussi été très impressionnant depuis cinq ans. Les exportations d'huile de colza sont passées de 20,000 tonnes métriques à plus de 120,000 tonnes. Notre rendement pour la farine de colza . . .

M. Mazankowski: Répondez à la question.

M. Laniel: . . . ces cinq dernières années est même plus prodigieux puisque nos exportations sont passées de 21,000 tonnes métriques à 162,000 tonnes.

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Je regrette d'interrompre le secrétaire parlementaire, mais son temps est écoulé.

M. Laniel: La réponse à la question sera donnée avant la fin du mois, monsieur l'Orateur.

● (2210)

LE COMMERCE INTERNATIONAL—L'IMPORTATION DE VOITURES JAPONAISES—DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS AU SUJET DES QUOTAS

M. John Gamble (York-Nord): Le 9 février dernier, comme le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gray) n'avait pas réussi à obtenir des fabricants de voitures japonaises qu'ils acceptent de fabriquer leurs véhicules au Canada et du gouvernement du Japon qu'il lève ses barrières non douanières, je lui ai demandé s'il ne serait pas souhaitable que le gouvernement fixe des quotas sur l'importation des voitures japonaises au Canada.

J'ai indiqué alors que je m'inquiétais beaucoup pour les travailleurs de l'industrie automobile canadienne qui sont touchés pas des licenciements et qui vont continuer de l'être si les automobiles japonaises fabriquées au Japon continuent de submerger le marché canadien. J'ai attiré l'attention du ministre sur les mesures qui ont été prises par le gouvernement en France et sur la législation que les États-Unis envisagent d'adopter pour établir de tels quotas. Le ministre m'a répondu que l'industrie automobile japonaise était contrôlée par le secteur privé et non par le secteur public. J'en suis pleinement conscient. Comment l'industrie japonaise de l'automobile aurait-elle pu connaître un tel succès autrement?

Ce que le ministre ne nous a pas dit—mais qu'il sait j'en suis certain—c'est qu'au Japon, il existe des liens étroits entre le gouvernement et le secteur privé. Le gouvernement japonais s'arrange pour protéger ses industries en établissant des barrières non douanières du type de celles dont le ministre a parlé dans sa réponse. Depuis des années, le Japon a réussi à empêcher que des produits fabriqués à l'étranger ne pénètrent sur ses marchés. Par contre, les Japonais ont inondé les marchés étrangers de leurs produits finis. Leur stratégie consiste à laisser traîner les négociations et à retarder considérablement la levée des barrières non douanières.