

[Text]

ness as far as these figures are concerned. There is some indication now that confidence is returning amongst automobile buyers in the United States. We have not seen enough to know that this is a solid trend, but there are some indications that prices, for instance of used cars, is firming.

Mr. Hellyer: My question to the Minister, Mr. Chairman, is not what I could do to stimulate the United States market for automobiles but what the Minister could do or has done to stimulate the automobile companies into ensuring that a proportionate share of production takes place in Canada in order to guarantee that there is no deficit in this area and to make sure that Canada's balance of trade is not affected adversely on account of automobiles and parts.

• 1130

Mr. Gillespie: Mr. Hellyer, I guess perhaps any minister might like to be able to offer such a guarantee that there be no deficit but I think, realistically, no minister can, for the simple reason that we are talking about \$11 billion worth of two-way trade. The United States is not happy when we have a surplus, Canadians are not happy when the United States has a surplus, and I think the operation of the autopact will always involve fluctuations around some neutral point.

I would hope that we would be able to work out a system so that those fluctuations are always relatively small around that neutral point. For example, last year the Canadian deficit worked out to about 3 per cent of the total two-way trade. It was the first year that we had been in deficit. The Americans of course had been complaining that we had been in surplus for far too long, in fact we had had a surplus I think each year from 1969 until last year. I think the operation of this pact will involve these switches, and I think we should not be surprised when they occur.

As to ensuring a fair share for Canadian production in the future, I think there are two things. One is that the existing arrangements we have with respect to ratio have proved very useful. The second point is the steps that we have taken to impress upon the automobile companies that there should be a fair share of investment in Canada. I think those two particular measures are the ones at the moment which are most likely to ensure a fair share for Canada in North American production.

Mr. Hellyer: Does the Minister have figures for the total nine-year period from 1965 to 1973?

Mr. Gillespie: I do not have them at my fingertips but I will get them for you.

Mr. Hellyer: In view of the fact that we have only had a surplus in three years out of the nine, how can the Minister be complacent about the situation where after a surplus for such a short period—we are now

[Interpretation]

la situation restera instable. Quelques indices tendent maintenant à prouver que la confiance revient chez les acheteurs d'automobiles américains. Nous n'avons pas encore assez de recul pour voir si cette tendance va se confirmer, mais cela semble être le cas pour les voitures d'occasion, par exemple.

M. Hellyer: La question que j'ai posée au ministre, monsieur le président, n'était pas de savoir ce que je pouvais faire pour stimuler le marché américain des automobiles, mais ce que le ministre pouvait faire ou à fait pour stimuler les compagnies d'automobiles à s'assurer qu'une partie proportionnelle de la production se fait au Canada afin de garantir l'absence de déficit dans ce secteur et afin d'être certain que la balance commerciale du Canada n'aura pas à souffrir de la situation que connaît l'industrie automobile et l'industrie des pièces d'automobiles.

M. Gillespie: Monsieur Hellyer, je suppose que n'importe quel ministre aimerait bien pouvoir dire qu'il est sûr qu'il n'y aura pas de déficit, mais, si on veut être réaliste, je crois qu'aucun ministre n'est en mesure de le faire pour cette raison précise, pour ce qui est d'un commerce bilatéral de 11 milliards de dollars. Les États-Unis ne sont pas heureux de voir que l'on a un excédent, les Canadiens ne sont pas heureux lorsque les États-Unis ont un excédent et je pense que la mise en application de ce pacte de l'automobile verra toujours certaines fluctuations à certains points neutres.

Je serais très heureux que nous puissions mettre sur pied un système qui minimiserait ces fluctuations en permanence autour d'un point neutre. Par exemple, le déficit canadien s'est avéré être aux environs de 3 p. 100 du total du commerce bilatéral. C'était la première année que nous connaissions un déficit. Les Américains, bien sûr, s'étaient plaints du fait que nous avions connu un excédent pendant trop longtemps, en fait nous avions eu un excédent chaque année, je crois, depuis 1969 jusqu'à l'année dernière. Je pense que la mise en application de ce pacte comprend ces changements et je pense que nous ne devrions pas paraître surpris lorsqu'ils se produisent.

Quant à assurer à la production canadienne la part qui lui revient de droit, je pense qu'il faut considérer deux choses. L'une par les accords existants quant aux proportions qui se sont avérées utiles. En deuxième lieu, les mesures que nous avons prises afin d'inculquer aux compagnies d'automobiles l'idée qu'une part juste des investissements devraient se faire au Canada. Je pense que ces deux mesures sont celles qui, pour l'instant, permettront vraisemblablement d'assurer au Canada la part qui lui revient de droit dans la production nord-américaine.

M. Hellyer: Le ministre a-t-il des chiffres pour l'ensemble de la période de neuf ans qui va de 1965 à 1973?

M. Gillespie: Je ne les ai pas ici, mais je pourrais vous les obtenir.

M. Hellyer: Du fait que nous avons connu un excédent trois années seulement sur neuf, comment le ministre peut-il être satisfait d'une situation où nous avons connu un excédent pendant une très courte période et que nous