

[Texte]

Actually, in the calendar year 1943 the total value of merchandise exports rose by 25.4 per cent. The comparable increase in merchandise imports was 24.8 per cent, and the Canadian merchandise trade balance increased to a total of \$1,874,000,000 from the previous year's figure of \$1,396,000,000. So that roughly speaking the increases in exports and imports were quite comparable.

One of the major reasons why the proportion of the end products declined was that whereas the end products by themselves increased by a fairly respectable number, a 17 per cent increase in 1973 over 1972, the imports rose much more sharply. The export price index revealed some of the reasons for this. The price increases on end products last year were much less pronounced than were the increases on crude materials or fabricated materials. In other words, the export price index of end products last year rose in round terms by around 4 per cent. The increase in crude materials was somewhere in the order of 20 to 25 per cent.

So we have the tremendous increases in the price of crude oil, especially towards the end of the year, and in many, many food products, which caused the crude material part of it to go up much more sharply, especially if you take it in terms of value. That is one of the reasons for it.

Also, to look at a special sector, the imports of autos last year rose by well over \$1 billion. I am talking about the generic term, automotive goods. This was much sharper than the increase in exports of automotive goods, although this also was quite healthy.

Mr. Hellyer: Perhaps the Minister would care to elaborate, seeing that the question has been raised on the change in trend in automobile exchange with the United States, and give us his reasons for it, and, I think more important, tell us what he proposes to do about it.

Mr. Gillespie: The big reason for the shift last year was that Canadians were buying automobiles in unprecedented numbers and Americans were not. Americans, towards the end of the year, stopped buying automobiles.

Mr. Hellyer: All right. Assuming that that is the reason, which I will not deny, what then does the Minister propose to do this year to reverse the trend to make sure there is no deficit in the balance of trade on automobiles and parts?

Mr. Gillespie: If you, Mr. Hellyer, can assist the industry in stimulating American consumers to buy automobiles again, you will be doing more for the Canadian automobile industry than anything else that can be done. That was the major reason: that Canadians continued to buy but Americans stopped buying. Until the American market firms there will be a continuing soft-

[Interprétation]

En fait, au cours de l'année civile 1973, la valeur totale des exportations a augmenté de 25.4 p. 100. On peut comparer cela à une augmentation des importations qui a été de 24.8 p. 100 si bien que la balance commerciale canadienne a augmenté de 1,874 millions de dollars alors qu'elle était de 1,396 millions de dollars l'année précédente. Par conséquent, en gros, les augmentations des exportations et des importations ont été tout à fait comparables.

Une des raisons principales du déclin proportionnel des produits finis bien qu'en réalité les produits finis aient connu une augmentation très satisfaisante de 17 p. 100 entre 1972 et 1973, a été que les importations ont crû beaucoup plus rapidement. L'indice des prix à l'exportation démontre les raisons de ces états de chose. Les augmentations de prix des produits finis au cours de l'année dernière ont été beaucoup moins prononcées que les augmentations de prix de produits bruts ou de produits transformés. Autrement dit, l'indice des prix à l'exportation pour les produits finis a augmenté au cours de l'année dernière d'environ 4 p. 100. Par contre, l'augmentation des prix des produits bruts a été de l'ordre de 20 à 25 p. 100.

Nous avons donc assisté à des augmentations énormes des prix du pétrole brut en particulier vers la fin de l'année et, on a pu constater la même tendance pour un très grand nombre de produits alimentaires si bien que le secteur des produits bruts est monté en flèche, surtout en termes de valeurs.

Pour étudier un secteur en particulier, considérons les importations d'automobiles: au cours de l'année dernière elles ont augmenté de plus d'un milliard de dollars. Je parle d'automobiles en termes généraux, des produits d'automobiles en général. Cela a été beaucoup plus prononcé que l'augmentation des exportations de biens automobiles bien que ce secteur ait été également assez prospère.

M. Hellyer: Puisque cette question est sur le tapis, le ministre pourrait-il nous expliquer les changements d'orientation dans les échanges d'automobiles avec les États-Unis, quelles raisons invoque-t-il et, surtout, qu'a-t-il l'intention de faire dans ce domaine.

M. Gillespie: La raison principale de ce changement d'orientation au cours de l'année dernière a été que les Canadiens se sont mis à acheter des automobiles comme jamais auparavant alors que les Américains ne suivaient pas cette tendance. Vers la fin de l'année, les Américains ont cessé d'acheter des automobiles.

M. Hellyer: Très bien. Supposons que ce soit la raison, je ne le nie d'ailleurs pas, qu'est-ce que le ministre a l'intention de faire au cours de cette année pour renverser cette tendance et s'assurer que la balance commerciale dans le secteur de l'automobile et des pièces détachées ne connaîtra pas de déficit?

M. Gillespie: Monsieur Hellyer, si vous pouvez aider l'industrie à inciter les consommateurs américains à acheter des automobiles, ce serait, de loin, la meilleure façon d'aider l'industrie automobile canadienne. En effet, ce fut la raison principale: les Canadiens ont continué à acheter mais les Américains ont cessé d'acheter des automobiles. Jusqu'à ce que le marché américain se stabilise,