

En conclusion, je tiens à souligner que le gouvernement doit bien examiner deux industries de ma circonscription qui seraient sérieusement touchées.

Des voix: Bravo!

M. Bill Kempling (Halton-Wentworth): Monsieur l'Orateur, j'ai seulement quelques mots à dire. J'aimerais faire quelques brèves observations sur le tarif des douanes en général. L'orateur précédent a parlé de l'industrie de la fabrication des pneus dont il faut tenir compte en ce qui concerne le tarif des douanes. De nombreux députés ont reçu des instances des divers membres de l'Union des ouvriers unis du caoutchouc au sujet du tarif des pneus. Ils s'inquiètent du fait que le tarif aux pneus a oscillé entre 12½ et 17½ p. 100 comme un pendule. Il faut en réalité se préoccuper de ce que fait le GATT au sujet du tarif des pneus. Il a examiné la quantité de pneus achetés au Canada et la quantité importés ces dernières années.

En 1972, 30 p. 100 des pneus utilisés au Canada étaient importés. En 1973, on était passé à 45 p. 100 et, en 1974, à 60 p. 100. L'augmentation de 1974 provenait en partie de quelques longues grèves chez Firestone et surtout chez Goodyear. Cela a influé sur les importations, mais nous devons surtout prendre garde de ne pas détruire l'industrie des pneus au Canada à cause de nos négociations avec le GATT au sujet des tarifs en général.

Beaucoup de travailleurs du caoutchouc sont en chômage pour une raison ou pour une autre et ils craignent que l'industrie ne puisse survivre au Canada si on ne la protège pas de quelque façon. Le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gillespie) nous a indiqué que l'une des études de secteur de l'industrie de son ministère vise à réorganiser l'industrie des pneus pour qu'elle réponde davantage aux besoins du Canada.

Ainsi, seulement 50 p. 100 des pneus à carcasse radiale dont le Canada a besoin sont fabriqués au Canada; le reste est importé. Comme les fabricants d'automobiles servent surtout de pneus à carcasse radiale, cela signifie des débouchés considérables pour les compagnies et les travailleurs du caoutchouc. Il faudrait donc nous hâter de produire en plus grande quantité le genre de pneus que demande l'industrie automobile du Canada.

Telles sont les principales inquiétudes exprimées par les ouvriers unis du caoutchouc qui ont fort bien su les communiquer aux députés. Nous estimons que le gouvernement se doit de faire une déclaration en ce qui concerne l'industrie du pneu et les tarifs en général, de sorte qu'une planification adéquate permette de produire en plus grande quantité les pneus qui nous sont nécessaires.

Telles étaient les observations que je désirais présenter en ce qui concerne l'industrie du pneu. D'autres porte-parole ont évoqué la situation de l'industrie des téléviseurs. C'est ainsi que nous avons entendu les instances des groupes syndicaux au sujet surtout des petits téléviseurs importés. En fait, sauf erreur une action a été intentée au titre des mesures anti-dumping. Je suppose qu'il ne nous appartient pas de nous étendre là-dessus, pendant que l'enquête suit son cours, mais il y a un réel danger qu'à

Tarif des douanes

force de négociations, nous amenions la disparition de notre industrie de téléviseurs. Étant donné que nous avons actuellement une industrie solide et rentable, nous devrions la protéger, au moins pour une bonne part, afin de ne pas perdre ce potentiel technique.

Quelqu'un a dit qu'en raison de ma taille, il faudrait que je parle des cercles en bois, un des articles du tarif dont il est question ici. Je pense qu'il s'agissait simplement d'une boutade. Ma femme m'a mis au régime, et j'espère qu'au retour des vacances, si nous finissons par en avoir, les députés pourront en voir les résultats.

Je rappelle que l'industrie du pneu est pour nous une véritable sujet de préoccupation. Nous espérons que le ministre de l'Industrie et du Commerce pourra nous dire au cours de la session, quels progrès il a accomplis à cet égard, car il s'agit là d'une question d'un intérêt vital pour un grand nombre de Canadiens. Ajoutons que l'industrie représente dans son ensemble un investissement considérable.

● (2040)

M. Cecil Smith (Churchill): Monsieur l'Orateur, je me réjouis certes de commenter ce soir le bill C-67 car je veux parler du port de Churchill et de la façon dont il est affecté par les tarifs douaniers.

L'an dernier le port de Churchill n'a pas reçu une seule livre d'importation pour la simple raison que personne n'avait été incité à l'utiliser. La clientèle pourrait être incitée à utiliser le port de Churchill pour acheminer ses produits. La seule chose qui y soit entrée ces dernières années, c'est du scotch en provenance de Grande-Bretagne.

Une voix: Ne l'éreintez pas.

M. Smith (Churchill): Le droit tarifaire afférent à cet article était trop élevé de sorte que les provinces ont cessé d'importer des spiritueux par le port de Churchill.

D'habitude, un bon nombre de tracteurs en provenance d'Allemagne était expédié par le port, mais ce commerce aussi a cessé.

A mon avis le gouvernement essaie d'éliminer des endroits comme Churchill. Ce qu'il devrait faire c'est de fournir quelques stimulants et peut-être faire de Churchill un port franc. Il nous incomberait alors d'acheminer les produits importés vers le centre du Canada, mais la clientèle affluerait à Churchill pour y faire entrer de la marchandise et naturellement on pourrait utiliser au maximum toutes ses installations.

Nous devons pouvoir compter sur le libre-échange et le gouvernement devrait faire de Churchill un port franc. On y trouve les installations nécessaires; les installations de manutentions des céréales, par exemple. Le port est accessible trois mois par an et chaque jour devrait être pleinement utilisé. Lorsque la saison de la navigation n'est que de 88 jours il ne faut pas seulement compter sur les exportations, mais aussi sur les importations afin que les installations puissent être pleinement utilisées chaque jour.