

demande de \$6 à \$9 le gallon, soit une augmentation de 100 à 200 p. 100. Je ne vous raconte pas des histoires en l'air, mais la simple vérité. Telle est la situation en ce moment. Quel est le résultat? Le gros de notre production de sirop d'érable, au lieu d'assister nos très nombreuses familles canadiennes qui manquent de sucre, s'en va aux manufacturiers de tabac et aux confiseries des Etats-Unis.

M. HACKETT: L'honorable député conteste-t-il au cultivateur de la province de Québec le prix très fort auquel il vend les produits de l'érable?

M. ARSENAULT: Ce n'est pas le point. Je désire assurément que le cultivateur de la province de Québec vende ses produits à un prix équitable, mais je nie à quiconque, cultivateur ou trust, le droit d'exploiter la situation. Quant au sirop d'érable, je dis que si le prix n'en est pas stabilisé sous peu à environ \$4.50 le gallon, le Gouvernement devrait fixer un plafond afin de réglementer les exportations.

M. HACKETT: Soyez sans inquiétude. Il ne fera rien. Il y a tant de circonscriptions qui produisent du sirop d'érable.

M. ARSENAULT: Dites-vous qu'il le devrait?

M. HACKETT: Non, je ne le dis pas.

M. ARSENAULT: Très bien, alors. Autre exemple, avant de reprendre mon siège. Le commerce de détail de l'automobile traverse actuellement une crise, spécialement dans la ville et le district de Québec, et dans tout l'est de la province. Comme l'a reconnu, hier soir, le ministre de la Reconstruction et des approvisionnements (M. Howe), le marché noir étend ses ramifications, non seulement dans la province de Québec mais dans tout le pays, si bien qu'il contrôle la vente des automobiles usagées et, j'ajouterais même, des voitures neuves (ce que le ministre a oublié de mentionner hier), et cela plus efficacement que les manufacturiers et les vendeurs eux-mêmes. Celui qui veut obtenir promptement une nouvelle automobile ne doit pas s'adresser à un vendeur autorisé qui mettra son nom sur une liste, mais se rendre sur le marché noir où il paiera de \$500 à \$800 de plus pour une voiture neuve. Celui qui est disposé à verser ce surplus aura tout de suite une automobile neuve. Le Gouvernement a aboli les priorités sur la vente au détail des autos, laissant toute liberté aux manufacturiers et aux vendeurs, si bien que nous sommes maintenant à la merci d'un vaste marché noir.

Des députés ont dit, l'autre jour, à la Chambre, que l'abolition brusquée de toutes les ré-

[M. Arsenault.]

gies aurait pour effet de rétablir le jeu normal de l'offre et de la demande. Eh bien, les choses ne se passent pas du tout ainsi. C'est la loi de la jungle qui l'emporte dans trop de cas. Les fabricants d'automobiles trouvent plus profitable d'exporter une bonne partie de leur production, laissant les Canadiens dans une impasse. Les chiffres que je possède ici démontrent qu'en 1946, les exportateurs canadiens ont expédié à l'étranger des voitures de tourisme neuves et des camions neufs pour une valeur de 78 millions de dollars. Où sont allées toutes ces automobiles? En Afrique orientale et méridionale anglaise, en Rhodésie du sud, au Gambie, sur la Côte d'or, au Nigeria, dans l'Inde, à Hong-Kong, en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Belgique, en France, en Hollande, en Afrique portugaise et dans une douzaine d'autres pays.

Je connais plusieurs anciens combattants, la poitrine ornée de médailles, qui ne peuvent se procurer une voiture neuve, du moins dans ma région de l'est de la province de Québec, bien qu'ils aient absolument besoin d'une automobile pour vaquer à leurs affaires. Plus de 40,000 camions et plus de 25,000 voitures de promenade ont été expédiés à ces pays. Cependant, il est impossible de se procurer une voiture dans la ville de Québec, dans ma circonscription ou partout ailleurs dans la région de Québec. Presque deux ans après la fin des hostilités, le Canadien qui a besoin d'une automobile pour gagner sa vie ne peut pas s'en procurer une, à moins de la payer des centaines de dollars de plus que le prix établi ou de faire inscrire son nom sur la liste d'un marchand, où 500, 600, 700, 800 noms sont déjà inscrits.

Il est temps de mettre fin à cet état de choses. Le seul organisme qui puisse le faire est le Gouvernement. Si les fabricants d'automobiles,—et ce sera mon dernier exemple,—continuent à ne tenir aucun compte de l'intérêt de la population canadienne, que le Gouvernement intervienne, qu'il établisse de nouveau un classement prioritaire ou qu'il exerce une surveillance rigide sur l'exportation des automobiles, qu'il ait recours à l'embargo, si c'est nécessaire. En un mot qu'il réglemente ce commerce jusqu'à ce qu'il redevienne normal. Il doit prendre les mesures nécessaires pour mettre fin à l'exploitation éhontée et nuisible, au mercantilisme qui existent actuellement dans le commerce des automobiles, en l'absence de toute réglementation.

L'honorable représentant de Stanstead nous a lancé un défi l'autre jour. Est-ce que lui ou l'un de ses collègues voudrait maintenant déclarer à la Chambre que les régies bienfaites, qui sont maintenues en vertu de ce bill, ne sont plus nécessaires. Il ne le fera