

perdu, aussi bien les emplois de ceux qui ont été mis à pied que de ceux qui occupent toujours leur emploi?

L'hon. Ed Lumley (ministre de l'Industrie et du Commerce et ministre de l'Expansion économique régionale): Madame le Président, comme le député le sait, je me suis entretenu hier avec des représentants des TUA et nous avons passé en revue un certain nombre de solutions qui m'aideraient dans mes négociations avec Chrysler. Je ne peux qu'espérer que le député se montre aussi constructif au sujet de ces négociations que les TUA l'ont été hier.

M. Blackburn: Il est difficile d'être optimiste compte tenu de ce que le ministre a accompli jusqu'à présent. Il n'a fait qu'accumuler les échecs.

LA VALEUR DES DROITS À ACQUITTER

M. Derek Blackburn (Brant): Madame le Président, puisque si l'on tient compte des droits qui n'ont pas été acquittés, les sociétés Chrysler et AMC doivent au gouvernement et aux contribuables canadiens près de 300 millions de dollars, est-ce cela que le ministre appelle se montrer dur? Va-t-il exiger de Chrysler ou bien qu'elle paie ses droits ou bien qu'elle respecte l'engagement initial?

L'hon. Ed Lumley (ministre de l'Industrie et du Commerce et ministre de l'Expansion économique régionale): Madame le Président, le député peut bien nous rappeler certains faits, il reste que nous avons accompli quelque chose. Aux États-Unis, plus de 43,000 employés de la Chrysler sont en chômage pendant qu'il n'y en a que 240 qui le sont au Canada. De toute évidence, le gouvernement du Canada et la société Chrysler Canada ont accompli quelque chose ensemble.

Des voix: Bravo!

M. Lumley: En second lieu, en ce qui concerne les droits à acquitter—et le gouvernement du Canada ne fait que remplir ses obligations—il en sera question dans les négociations que j'entreprendrai avec la société Chrysler.

* * *

LES CHEMINS DE FER

LE TARIF DU PAS DU NID-DE-CORBEAU—LE LIEN ENTRE LES TARIFS DE TRANSPORT ET LE PRIX DU GRAIN

M. S. J. Korchinski (Mackenzie): Étant donné que le prix du grain est le même qu'en 1972-1973, en termes de pouvoir d'achat, et étant donné que la Conférence sur les perspectives économiques n'a permis d'entrevoir aucune hausse prévisible d'ici un an ou deux, pourquoi le gouvernement a-t-il totalement écarté la proposition voulant que toute hausse possible des tarifs de transport soit liée aux augmentations du prix du grain, et pourquoi le gouvernement se contente-t-il de décréter une augmentation qui ne tient aucun compte de la hausse du prix du grain?

L'hon. Donald J. Johnston (ministre d'État chargé du Développement économique et ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie): Madame le Président, je n'ai pas entendu la question.

Questions orales

M. Korchinski: Madame le Président, je répète la question. Étant donné que la Conférence sur les perspectives économiques ne permet d'entretenir aucune hausse prévisible du prix du grain, et étant donné que ce prix est actuellement au niveau des années 1972-1973 en termes de pouvoir d'achat, pourquoi le gouvernement a-t-il totalement écarté la proposition voulant que toute hausse des tarifs de transport soit liée au prix du grain?

M. Johnston: Madame le Président, je présume que la question s'adresse à moi. Je n'ai entendu personne dire que la question m'était adressée. Je suppose que c'est le cas, étant donné que c'est moi qui répond aux questions sur ce sujet.

Comme je l'ai signalé tout à l'heure, le tarif actuel pour le transport d'une tonne de blé représente en moyenne moins de 5 p. 100 du prix de cette tonne de blé; bien entendu, aucune autre denrée n'est dans le même cas. Dans les circonstances, ce tarif de transport n'est pas équitable. Il me semble que le régime qui sera graduellement mis en vigueur, et qui prévoit le versement aux agriculteurs d'une part croissante des subventions au transport du grain tient compte de la conjoncture économique en ce qui concerne la production de grain. Par conséquent, au cours de cette période, on peut s'attendre à une hausse considérable de la valeur des récoltes, hausse qui sera même supérieure à la somme de deux milliards de dollars qui résulterait d'une hausse de dix millions de tonnes au prix actuel.

Même au prix actuel, comme je l'ai signalé tout à l'heure en réponse à une question, si le tarif du transport est abaissé, le transport ne représenterait que 14 p. 100 de la valeur du blé vendu. Par conséquent, cela me semble des plus équitable pour les producteurs.

L'APPLICATION DU PROGRAMME DE RESTRICTIONS FINANCIÈRES—L'OPINION DU GOUVERNEMENT

M. S. J. Korchinski (Mackenzie): Madame le Président, je voudrais demander au ministre pourquoi le gouvernement n'a tenu absolument aucun compte de son propre programme des 6 et 5 p. 100 et pourquoi, au lieu de s'en tenir à des hausses de 6 et 5 p. 100, il a décrété une augmentation de 100 p. 100 au cours des dix prochaines années?

Des voix: Bravo!

L'hon. Donald J. Johnston (ministre d'État chargé du Développement économique et ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie): Madame le Président, je crois que le débat auquel nous avons assisté aujourd'hui illustre parfaitement l'importance de l'initiative qui a été prise. Les faits qui ont été cités à la Chambre aujourd'hui par le premier ministre et moi-même démontrent clairement, à mon avis, que nous devrions pouvoir compter sur l'appui de tous les partis afin d'expédier cette importante initiative à la Chambre...

M. Blenkarn: Répondez à la question.

M. Johnston: ... et surtout au comité dans les plus brefs délais. Je compte voir le député participer aux débats sur cette question.