

M. Kempling: Madame le Président, je n'ai qu'une toute petite question et demie à poser. La partie de la déclaration du ministre qui m'a vraiment intéressé, et que j'ai d'ailleurs intégrée à une question l'autre jour, figure à la page 8, où il dit: «Les fournisseurs canadiens auront évidemment à satisfaire aux exigences normales de concurrence». Le ministre doit savoir qu'environ 75 p. 100 des sociétés manufacturières de pièces d'automobile au Canada sont des filiales de sociétés américaines qui, souvent, ne s'occupent pas de la vente de leurs produits. Elles se contentent de les fabriquer en fonction de la demande qui lui vient de la société-mère située aux États-Unis.

Dans ces circonstances, je ne vois vraiment pas comment elles pourraient être concurrentielles. Si le ministre avait dit dans sa déclaration que le gouvernement allait encourager l'industrie canadienne des pièces d'automobile à voir plus grand, de manière à produire un plus grand nombre et une plus vaste gamme de pièces, ce serait différent. Voilà ce qui me tracasse.

En outre, je ne suis pas du tout rassuré de savoir qu'on a également fait préciser dans l'accord que les changements de prix ne se fassent pas au détriment de Chrysler Canada. Je me demande bien pourquoi cette déclaration figure dans l'accord. Les changements de prix peuvent camoufler bien des choses louches. Bien des frais administratifs peuvent être transférés des États-Unis au Canada. Le prix de presque toutes les pièces d'une automobile englobe certains frais: recherche et développement, frais généraux, publicité et une multitude d'autres frais.

J'aimerais savoir si le ministre entend surveiller de près les changements de prix, comme cela s'impose, car c'est de cela que dépend la réussite ou la faillite de cette société au Canada.

M. Gray: Madame le Président, le député a parfaitement raison de dire qu'il faudra surveiller de très près les méthodes de fixation du prix des marchandises qui sont échangées entre la Chrysler Corporation et la société Chrysler Canada pour la bonne raison qu'il existe plusieurs façons de modifier le prix des biens et des services qui sont échangés entre la maison-mère établie à l'étranger et une filiale canadienne. J'allais parler de manipulation des prix. C'est peut-être le terme que j'emploierai. Je dirai donc qu'il y a moyen de manipuler les prix au détriment de la filiale. C'est pour cette raison que nous avons insisté pour que l'on stipule dans l'entente qu'il est interdit de modifier ces prix au détriment de la société Chrysler Canada. C'est un élément parmi tant d'autres qu'il faudra surveiller de très près.

● (1710)

Mon honorable collègue a soulevé une question intéressante à propos de l'achat de pièces par la société Chrysler Canada à des fabricants canadiens. Je pense qu'on s'occupera de cet aspect qui le préoccupe de deux façons. Tout d'abord, le programme de restructuration visant à rendre Chrysler Canada plus autonome et auquel nous tenons beaucoup prévoira l'établissement d'un service d'achat canadien qui pourra s'adresser davantage à des fournisseurs canadiens pour répondre aux besoins de Chrysler Canada et même de la société mère.

Questions au Feuilleton

Deuxièmement, il ne faudra pas s'attendre à retrouver dans cet accord toutes les améliorations que nous aimerions voir apporter à l'industrie automobile canadienne. Cet accord s'explique par une sorte de situation d'urgence, mais il y a manifestement un certain nombre d'autres avantages que nous aimerions obtenir pour l'industrie automobile canadienne en général et pour les fabricants de pièces et les sous-traitants canadiens en particulier.

Nous avons l'intention de faire adopter des mesures visant à aider les fabricants de pièces canadiens—qu'il s'agisse de filiales de compagnies mères étrangères ou de sociétés vraiment canadiennes—à produire en plus grandes séries et à se procurer les capitaux nécessaires pour profiter des occasions qui s'offriront à mesure que les fabricants d'automobiles, dont Chrysler, se rééquiperont pour répondre à la demande des années 1980. C'est ainsi que nous répondrons aux préoccupations du député et à celles que j'ai exprimées en un certain nombre d'occasions; cela fait partie de mes priorités pour l'industrie canadienne de l'automobile.

Mme le Président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai dit précédemment que je ne céderais la parole qu'au député de Burlington (M. Kempling). Comme il est si tard, je dois m'en tenir là. Je m'en remets maintenant à la Chambre pour savoir si nous devrions continuer les affaires courantes, passer maintenant aux travaux d'initiative parlementaire ou attendre à 8 heures pour le faire.

M. Knowles: Faites-le maintenant.

Mme le Président: Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

* * *

[Français]

QUESTIONS AU FEUILLETON

(Les questions auxquelles une réponse verbale est donnée sont marquées d'un astérisque.)

M. D. M. Collenette (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Madame le Président, on répondra aujourd'hui aux questions suivantes: 53, 330, 400, 564 et 565.

Je demande, madame le Président, que les autres questions soient réservées.

[Texte]

LES DÉCRETS DU CONSEIL

Question n° 53—**M. Cossitt:**

1. Entre le 20 avril 1968 et la date de démission de l'ancien gouvernement, combien de décrets du conseil ont été adoptés?

2. a) Combien sont disponibles à l'examen public, b) combien ont été classés secrets?