

A mon avis, le gouvernement s'est inquiété des effets économiques de ce traité et de certaines de ses conséquences politiques. Ainsi, dans ma propre circonscription, des ministres sont venus expliquer à qui mieux mieux la grande chose que ce traité constitue pour notre pays. Le premier à nous rendre visite a été le ministre du Revenu national (M. Benson) qui, l'an dernier, nous a lu un discours très intéressant, quoiqu'il n'ait pas semblé prêt à ce moment-là à répondre à aucune question à ce sujet. Récemment, le ministre du Nord canadien et des Ressources nationales (M. Laing) est venu nous dire quelle bonne chose ce traité constitue. Pendant la dernière campagne électorale, le ministre de l'Industrie lui-même est venu nous expliquer brièvement la même chose. L'ancien ministre des Mines et des Relevés techniques est venu dans notre circonscription lui aussi. Plusieurs membres du cabinet, dont certains avaient assez d'expérience, sont donc venus essayer d'expliquer aux gens qui perdraient leur emploi par suite de la fermeture de l'usine que, tout bien considéré, ce traité était une bonne chose pour le Canada. Il est donc évident, monsieur l'Orateur, que cette question a inquiété un peu le gouvernement.

• (8.30 p.m.)

Le député de Wellington-Sud (M. Hales) et celui de Danforth (M. Scott) ont abordé nombre d'autres points dont je voulais parler et je ne vois pas la nécessité de répéter ce qu'ils ont dit. Toutefois, j'aimerais demander une chose au ministre et j'espère qu'il y consentira. Il a lui-même signalé, quand il a présenté le projet de résolution, que le gouvernement se préoccupe vivement, comme tout le monde, des répercussions de l'Accord au Canada et sur l'industrie canadienne.

Certaines instances ont été faites au gouvernement, lui signalant les problèmes de certaines sociétés à cet égard. J'espère que le ministre jugera à propos de déférer l'accord au comité de l'industrie, des recherches et de l'exploitation énergétique—je crois que c'est le comité pertinent—afin de permettre à certains fabricants auxquels le traité a peut-être nuï de venir témoigner et d'exposer leurs problèmes. Cela sera très utile au ministre et à ses fonctionnaires quand l'Accord sera revu dans un an ou deux, comme le ministre l'a indiqué plus tôt.

L'industrie des pièces d'automobile et les industries connexes qui, au Canada, fournissent des pièces d'automobile auraient alors le sentiment de collaborer avec le gouvernement dans cette affaire. Je ne vois pas pourquoi celui-ci s'opposerait à ce qu'un comité semblable examine l'Accord, convoque des témoins de l'industrie des pièces d'automobile et d'autres. En fait, il devrait pouvoir convoquer tout témoin utile. Certaines plaintes formulées ne sont peut-être pas fondées et tous les députés aimeraient vider cette affaire et savoir la vérité.

Comme l'a signalé le député de Wellington-Sud, et d'autres, il s'agit peut-être de l'accord ou du traité international le plus important que le Canada ait conclu. Cet accord comporte des effets économiques à long terme pour le Canada et je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à ce qu'il soit déferé à un comité pour que ce dernier puisse entendre des instances. Cette affaire nous intéresse tous. Elle est en suspens depuis 15 mois et un mois de plus ou de moins importe peu. Il serait à l'avantage de tous d'entendre les témoignages.

J'ose espérer que le ministre songera à déférer l'Accord à un comité. Il ne me reste qu'une brève remarque à faire. Le ministre a signalé, au début de son exposé, qu'on espérait que l'Accord permettrait aux fabricants de pièces d'automobile du Canada de faire concurrence aux autres sur le marché américain, et même sur l'ensemble du marché continental. C'est un objectif très louable. Toutefois, comme je l'ai rappelé brièvement il y a quelques instants, les choses ne se passent pas du tout comme cela. Les grandes compagnies d'automobiles, surtout la Chrysler et la Ford, ont un grand nombre de filiales qui leur appartiennent totalement aux États-Unis. Quand de très bons fabricants canadiens de pièces d'automobile—et je veux parler notamment de *Ingersoll Machine and Tool Company*—ont demandé à soumissionner pour certaines pièces d'automobile pour ces grandes compagnies, on leur a simplement répondu qu'il était inutile de même tenter de le faire, que ces géants de l'industrie avaient leurs propres filiales aux États-Unis et qu'on ne voyait pas pourquoi ils permettraient à d'autres sociétés de faire des offres vu qu'ils en recevraient de leurs propres filiales.

Voilà assurément une conséquence que le ministre et les fonctionnaires n'avaient pas envisagée lorsque le traité a été signé. Ces