

pas forcé ses employés à déménager, mais leur a permis de demeurer au Canada, à Oakville, s'ils le désiraient.

Je crois très sincèrement que l'accord sur l'automobile a bénéficié au Canada. A l'encontre du député qui vient de reprendre son siège, je crois que le gouvernement devrait songer à la mise en œuvre d'accords semblables pour d'autres industries, à condition que des clauses de garantie protègent l'industrie canadienne. Je crois que si le programme réussit dans un domaine il devrait aussi réussir dans d'autres. J'encourage fortement cet accord parce que je crois que l'industrie canadienne et le Canada en général en a bénéficié.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Monsieur l'Orateur, le député de Wellington-Sud a versé au compte rendu l'opinion des membres de ce parti, et je n'ai pas l'intention d'y revenir. Toutefois, j'aimerais signaler au ministre un ou deux aspects supplémentaires.

Le député de Danforth a prétendu tantôt que le gouvernement a adopté ce que l'on appelle couramment l'attitude continentale et qu'il avait bien l'intention d'étendre ce genre d'entente à d'autres industries des deux pays. A ce sujet, je me reporte à un discours que le ministre du Nord canadien et des Ressources nationales (M. Laing) a prononcé devant l'Association libérale; j'en trouve le texte dans le *Daily Sentinel-Review* de Woodstock (Ont.) du samedi 30 avril, dont voici un extrait:

Parlant lors de la réunion annuelle de l'Association libérale d'Oxford, M. Laing a dit que, pour atteindre ce but, le Canada devrait continuer à rechercher des tarifs réduits et avoir des échanges commerciaux avec n'importe quel pays du monde, tant qu'il ne s'agit pas de matériel stratégique.

Voilà une déclaration intéressante. L'article commence en ces termes:

M. Arthur Laing, ministre fédéral du Nord canadien et des Ressources nationales, a dit hier que **le libre-échange constituait le but ultime** du libéralisme canadien.

C'est peut-être là la politique du gouvernement, mais je crois que chacun devrait la surveiller attentivement, en particulier les partis d'opposition de la Chambre.

Bien peu de députés s'opposent, je pense, au traité concernant les produits de l'industrie automobile comme tel, mais, comme l'a signalé le député de Danforth, l'industrie automobile est une organisation unique en son genre sur le continent nord-américain, ne pouvant se comparer en toute probabilité à nulle autre dans l'univers. Pour cette raison, il faut lui accorder des considérations spéciales et lui appliquer des règles précises. Il

faut espérer que ce traité, en vigueur depuis environ 15 mois, fera l'objet d'un examen minutieux de la part du gouvernement et du ministre de l'Industrie (M. Drury) en particulier, surtout en ce qui concerne ses effets.

Plusieurs particuliers ont élaboré les aspects théoriques de traités de ce genre et se sont aperçus qu'en pratique, ils n'obtiennent pas toujours d'heureux résultats. Une excellente illustration de ce qui me vient à l'esprit a surgi hier, à la Chambre, lorsque le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles), parlementaire d'expérience, qui siège à la Chambre depuis bien des années, a déploré le fait que le nouveau Règlement auquel il a participé pour en doter la Chambre, n'avait pas donné les résultats prévus.

• (8.20 p.m.)

Chacun sait, je pense, que des projets dont nombre d'entre nous espèrent la réussite en théorie, se soldent par un échec tout simplement en raison du trop grand nombre d'éléments imprévisibles, surtout lorsqu'il s'agit d'une affaire aussi complexe qu'un traité concernant l'industrie automobile. Malgré les observations du ministre de l'Industrie, un certain nombre de choses ne se sont pas réalisées comme nous l'escomptions lorsque le traité a été signé dans ce ranch du Texas.

Il y a, dans ma circonscription, une industrie dont je voudrais parler particulièrement, parce que ce qui s'y est passé a sûrement dû se présenter dans un grand nombre d'autres industries au pays. Je parle de l'*Ingersoll Machine and Tool Company*, située dans la ville d'Ingersoll, en Ontario. Cette société est l'un des fabricants les plus importants de pièces d'automobile—sinon le plus important—au Canada. Depuis le milieu des années 30, elle fabrique des boîtes de vitesses pour la société Chrysler et cela, de façon très efficace et satisfaisante.

Avant la signature de l'Accord, cette compagnie employait plus de 200 personnes. L'usine a fait l'objet d'une automation très poussée et fonctionne de façon très efficace. Plus de 200 ouvriers très spécialisés y travaillaient à la fabrication de boîtes de vitesses, travail exigeant l'emploi de machines-outils des plus perfectionnées. A compter de l'an prochain, une vingtaine de personnes, si je ne me trompe, seront employées à ce travail à l'usine. Comme le signalait le ministre, bon nombre de gens ont perdu leur emploi dans la fabrication de pièces d'automobile au Canada mais, étant donné l'excellente situation de l'embauche au pays, ils n'ont pas eu de difficulté à se placer ailleurs. C'est tout à fait vrai, à mon avis. Dans le cas de l'*Ingersoll Machine and Tool Company*, par exemple, le ministre de l'Industrie a réussi,