

une incitation suffisante pour notre économie, sans que le gouvernement s'embarque dans une politique insuffisamment étudiée, à moitié préparée, et qui rejette les marchés actuels, où qu'ils se trouvent.

M. Bigg: Il n'y a pas de projet aussi bâclé que cela.

M. Cardin: Peut-être pas. Ce n'est pas très facile de comprendre la logique, ou le manque de logique, des mesures prises par le gouvernement, au sujet du commerce, mais c'est absolument impossible de découvrir une politique gouvernementale bien définie pour le commerce. C'est aussi difficile, monsieur le président, de comprendre l'attitude du ministre du Commerce. Je ne connais personne dont la personnalité ait changé aussi rapidement en si peu de temps. De député très aimable, loquace et affable qu'il était, il est devenu, je le crains, plus ou moins taciturne et même parfois sarcastique. Il suffit de lire ou, mieux encore, d'écouter le ministre du Commerce quand des questions relatives à nos échanges lui sont posées pour avoir l'impression qu'il est fort contrarié de se faire interroger sur ce qui se passe effectivement dans sa propre tour d'ivoire.

J'ai eu la témérité de poser une question au ministre et, tout comme mes autres collègues, j'ai comme d'habitude obtenu du ministre une réponse hautaine, évasive et vide. Le 11 juin, ainsi qu'en fait foi la page 1083 des *Débats*, j'ai posé en d'autres termes une question que j'avais posée auparavant au ministre. Voici ce que je demandais:

1. Quelle somme globale a-t-on versée en dollars canadiens aux États-Unis en 1956 pour l'importation de tracteurs de ferme fabriqués au Royaume-Uni et assemblés aux États-Unis?
2. Le Bureau fédéral de la statistique a-t-il tenu compte de ce montant en établissant le déficit commercial du Canada aux États-Unis?
3. Le Canada importe-t-il des États-Unis d'autres produits fabriqués au Royaume-Uni? Dans le cas de l'affirmative, quels sont-ils?
4. Le gouvernement a-t-il pris des dispositions propres à inciter les sociétés britanniques à assembler au Canada plutôt qu'aux États-Unis les tracteurs de ferme et autres produits anglais? Dans le cas de l'affirmative, qu'en est-il résulté?

Voici, d'après la page 1084 des *Débats*, la réponse qu'a donnée le ministre:

L'hon. Gordon Churchill (ministre du Commerce): Cette question, monsieur l'Orateur, est une édition remaniée de celle qu'a posée l'honorable député lors de la dernière session, le 29 janvier 1958. Je répondrai donc dans les mêmes termes qu'alors, et les voici:

"Monsieur l'Orateur, il n'existe aucune statistique comme celle que réclame l'honorable député. Ces renseignements ne sont pas faciles à obtenir car il faudrait à cette fin déterminer le pays d'origine des pièces des objets manufacturés importés des États-Unis."

Je ne puis concevoir qu'un brillant, compétent et alerte ministre du Commerce ne

[M. Cardin.]

soit pas au courant d'un article de la *Gazette* sur la mission commerciale en Angleterre, au sujet de laquelle nous avons malheureusement entendu trop peu de choses depuis son retour. Je suis sûr que les très compétents fonctionnaires du ministère ont signalé cet article au ministre et ne puis comprendre pourquoi ce dernier a été si évasif. J'aimerais citer l'article qui a paru dans la *Gazette* de Montréal du 29 novembre 1957:

Coventry (Angleterre), le 28 novembre (CP)— Les membres de la mission commerciale canadienne ont appris avec surprise aujourd'hui que le déficit commercial de la Grande-Bretagne envers le Canada n'est pas aussi élevé qu'on l'a officiellement annoncé.

Les directeurs de la fabrique de tracteurs Massey-Harris-Ferguson ont déclaré qu'une forte proportion des 150 millions de dollars que les Canadiens ont dépensés l'année dernière pour des tracteurs prétendus américains et leurs pièces est retournée en Angleterre.

De nombreuses pièces des tracteurs Massey-Harris vendus au Canada ont été assemblées à Détroit, mais fabriquées dans la grande usine de Coventry de la *Standard Motor Car Company*.

William Perlin de Saint-Jean (Terre-Neuve), membre de la mission, a fait observer que si tel est le cas la mission s'était fait des illusions. C'est ainsi par exemple que le Bureau fédéral de la statistique du Canada avait signalé que l'an dernier le déficit commercial de la Grande-Bretagne vis-à-vis du Canada atteignait 330 millions et que celui du Canada lui-même par rapport aux États-Unis, était de 1,300 millions environ.

Si une partie de l'argent que les Canadiens dépensent pour acheter des tracteurs Massey-Harris importés des États-Unis est effectivement rentrée en Angleterre, il semblerait que le déficit commercial de la Grande-Bretagne vis-à-vis du Canada et le déficit de ce dernier vis-à-vis des États-Unis était l'un et l'autre moins considérable qu'on avait cru.

James Patterson de Winnipeg, président du Conseil interprovincial des syndicats agricoles a déclaré qu'il aimerait que soit rectifiée la statistique canadienne.

La mission, comportant 50 personnes, a été répartie en petits groupes auxquels on a fait visiter les diverses usines automobiles de la région. Certains groupes sont allés à la Standard, d'autres à la Rolls-Royce, à la Jaguar, à la Rootes ou à la Rover.

Ian Wallace, administrateur de la Massey-Harris-Ferguson, s'est joint à Alick S. Dick, directeur général de la Standard, pour montrer à certains des membres de la mission la production des automobiles et des tracteurs de cette usine. C'est la Standard qui fabrique les tracteurs Massey-Harris, sous licence, dans ce qu'on appelle la plus grande usine de tracteurs du monde.

M. Wallace a expliqué que, si la Grande-Bretagne expédie des tracteurs au Canada par les États-Unis, c'est parce que les Américains n'aiment pas acheter de marchandises étrangères. Si, par exemple, les tracteurs étaient assemblés au Canada et vendus aux États-Unis, les acheteurs américains pourraient manifester quelque résistance.

D'autre part, le Canada admet les tracteurs en franchise. Les tracteurs pourraient être assemblés commodément aux États-Unis, de manière à approvisionner le marché canadien et le marché américain. La société mère de Massey-Harris-Ferguson se trouve au Canada. Des filiales sont