passé. S'ils y étaient fabriqués, quel était le tarif à leur égard? Pourrait-il nous dire quelle modification sera apportée probablement au taux à la suite de l'adoption de cet article? Quel taux payait-on jusqu'à la présentation du budget le 31 mars, et que peut dire le ministre au sujet du taux qu'on paiera probablement à l'égard de ces articles après le 1^{er} avril 1960?

L'hon. M. Fleming: L'article est ainsi rédigé pour que ce soit plus facile pour la Chambre. La modification a été énoncée au long dans la résolution n° 6 sous la rubrique du Tarif douanier. De cette façon, la Chambre a obtenu tous les renseignements voulus. Ces modifications visent des numéros du Tarif douanier qui sont tous très longs et parce qu'elles sont ainsi présentées, c'est bien plus simple, bien plus clair et bien plus facile à suivre pour la Chambre.

M. Benidickson: Pour les industriels peut-être, mais pas pour la Chambre.

L'hon. M. Fleming: Ces numéros remplissent des pages. C'est une façon bien plus claire de les énoncer qui permet à la Chambre de saisir d'un coup d'œil l'effet des modifications proposées. J'ai signalé plus tôt que ces modifications visent des denrées appartenant à une classe ou catégorie non fabriquées au Canada. Les importations n'ont pas été considérables. Par exemple, en ce qui concerne les dispositifs de retenue des garnitures d'encadrements de portes, les mécanismes de sièges inclinables et les mécanismes de sièges tournants, les importations de ces pièces du modèle de 1960 n'atteindront cette année que \$78,000 selon les estimations.

Quant à l'alinéa où il est question des pièces de moteurs à combustion interne, il s'agit d'une modification d'ordre technique. La mention des filtres à air et des roues porteuses en fonte d'aluminium s'applique à une catégorie ou sorte d'articles non fabriqués au Canada lorsqu'ils sont importés pour servir à la fabrication de camions et d'autobus qui renferment des matériaux en provenance de pays du Commonwealth dans une proportion de 40 p. 100. Comme la valeur estimative de ces derniers produits importés au cours de cette année ne s'élève qu'à \$40,000, ces articles ne sont pas tellement considérables.

Jusqu'à maintenant, le tarif de préférence britannique était de 17½ p. 100 et celui de la nation la plus favorisée, de 25 p. 100. Si ces produits répondent aux exigences à l'égard de la teneur, c'est-à-dire s'ils renferment des matériaux en provenance du Commonwealth dans une proportion de 60 p. 100, dans le cas de ceux qui figurent au sous-alinéa a), et de 40 p. 100 dans le cas de ceux qui sont énumérés au sous-alinéa c), ils sont alors admis en franchise.

[M. Benidickson.]

L'hon. M. Martin: Monsieur le président, les paroles du ministre expliquent bien l'inquiétude que j'ai formulée plus tôt. Je ne suis pas certain qu'il soit impossible d'ajuster le contenu requis,—le contenu provenant du Commonwealth ou le contenu requis dans le cas d'importations provenant de pays non membres du Commonwealth,—sans augmenter le droit de douane. Je ne le soutiens pas, mais cette disposition viole l'une des demandes présentées et dont j'ai déjà parlé au comité à propos d'une augmentation du contenu canadien requis pour les véhicules fabriqués au Canada et à propos d'une révision générale de la formule concernant le contenu et en vue de faire augmenter le contenu canadien dans les véhicules importés. Ce poste n'est pas important, moins de \$100,000...

M. Benidickson: C'en est une partie seulement. Un seul poste atteint \$78,000.

L'hon. M. Martin: C'est exact, un seul. Mais l'accumulation de ces postes est important. L'un des facteurs qui engendrent l'instabilité dans l'industrie de l'automobile à l'heure actuelle, si c'est ainsi qu'il faut dire, est la question des importations. Mais si cette situation peut être corrigée sans nuire à la politique douanière, il faut le faire et je crois qu'il est possible d'y parvenir en modifiant le contenu requis. En fait, ce bill ajoute un peu plus à ce dont se plaint en général l'industrie dans tout le pays.

M. Spencer: Monsieur le président, avant que le ministre réponde à cette question, j'aimerais qu'il tire au clair le point qui a été soulevé plus tôt par l'honorable député d'Essex-Est. J'aimerais que le ministre m'éclaircisse là-dessus. Pour ma part, je crois comprendre, mais l'honorable député d'Essex-Est ne semble pas saisir tout à fait.

Si je comprends bien l'objet de la présente modification, il s'agit d'admettre ces produits, non fabriqués au Canada, à un droit de douane inférieur,—en fait, en franchise,—s'ils entrent dans la fabrication de certains véhicules au Canada. Cela ne nuit en rien à l'emploi au Canada, si je comprends bien, puisque ces produits ne sont pas fabriqués au Canada à l'heure actuelle.

L'hon. M. Martin: Je soutiens qu'ils devraient l'être, c'est là le point.

M. Spencer: L'honorable député d'Essex-Est a dit que cette modification a quelque rapport au point qui a été soulevé dans un mémoire précédent, selon lequel l'emploi au Canada bénéficierait d'un changement dans le contenu canadien. D'après ce que je puis comprendre, cela aura un effet avantageux,