

en impôts fédéraux en 1959. Ce ne sont certainement pas les sociétés qui l'ont acquitté parce que les chiffres révèlent qu'elles ont versé environ 101.4 millions de dollars d'impôts de moins en 1959. C'est, bien entendu, le contribuable canadien qui a dû supporter ce fardeau supplémentaire sous forme d'impôt sur le revenu des particuliers et de taxe fédérale de vente supplémentaire.

Le contenu de ce budget n'a pas justifié la tenue, avant Noël, de la session qui avait été convoquée, croyait-on, pour permettre précisément de présenter des mesures visant à remédier au chômage. Dans ce budget, l'élimination attendue de la taxe d'accise de 7½ p. 100 sur les automobiles a été oubliée et pourtant la suppression de cette taxe aurait créé une plus forte demande d'autos de fabrication canadienne, augmentant ainsi le nombre des emplois dans nos fabriques d'automobiles. Le ministre a oublié de parler de l'industrie de l'automobile malgré les instances des fabricants, des syndicats et autres et malgré les pourparlers tenus avec leurs représentants. De toute évidence, le ministre semble satisfait de laisser le soin de cette affaire à M. Bladen. Les avis de ce dernier finiront par tomber sous les yeux du premier ministre (M. Diefenbaker) où ils seront l'objet de l'examen habituel.

A mon avis, la suppression de la taxe d'accise de 7½ p. 100 contribuerait à stimuler l'industrie plus que toute autre mesure du gouvernement et je serais étonné que la commission royale d'enquête d'un seul membre n'en fasse pas une de ses premières recommandations. Il est regrettable qu'au lieu d'attendre le rapport de la commission, le gouvernement ait décrété une hausse de l'évaluation des autos de fabrication anglaise et européenne importées au Canada, ce qui a eu pour seul résultat d'augmenter d'environ \$300 le prix de ces voitures.

Cette décision de modifier l'évaluation peut être considérée comme embarrassante pour la commission que le gouvernement avait précisément chargée de trouver des remèdes. Si la commission recommandait de ne pas augmenter l'évaluation des voitures importées, que ferait le gouvernement? Nous sommes donc en droit de nous demander à quelles fins on a institué une commission royale.

Je dois avouer que je partage la déception que le ministre a causée à toute l'industrie de l'automobile en ne supprimant pas l'injuste taxe d'accise de 7½ p. 100 sur les voitures automobiles, qu'on avait d'ailleurs imposée par présentations mensongères. Je crois avoir raison de dire cela parce que cette taxe a d'abord été imposée à titre de taxe de luxe pour décourager les Canadiens d'acheter des automobiles à une époque où

il y avait rareté de l'acier et d'autres matériaux nécessaires avant tout à l'effort de guerre, et ensuite pour permettre le rétablissement de l'industrie secondaire dans la période d'après-guerre. Il y a belle lurette que de tels prétextes ont cessé d'être suffisants pour garder cette taxe en vigueur.

Le ministre n'a rien dit de la prime sur le dollar canadien. Il est vrai que notre dollar est maintenant presque au pair avec le dollar américain. Cependant il faudrait songer dès maintenant à stabiliser le taux d'échange du dollar canadien. On aurait dû y penser il y a longtemps.

Le faux avantage que présente la prime a de fait nuï au progrès de notre commerce d'exportation. J'ai posé une question au ministre du Commerce (M. Hees) durant le congrès des délégués commerciaux du Canada à Ottawa. Je lui ai demandé si on avait discuté du prix élevé du dollar canadien. J'ai été très étonné de recevoir une réponse négative du ministre à qui il incombe de stimuler les exportations.

J'ose affirmer que le nouveau ministre des Forêts,—à qui je tiens à offrir mes félicitations et mes meilleurs vœux,—conviendra sans peine que la prime du dollar canadien a nuï sans contredit aux industries forestières qui occupent une place de premier plan dans l'économie du pays. Sans une saine industrie des pâtes et du papier, le Nord-Ouest ontarien serait insolvable au point de vue économique. Je n'ai pas besoin de rappeler au ministre que près d'un tiers de nos exportations globales, chaque année, consistent en pâtes et en papier, en bois d'œuvre et en d'autres produits forestiers.

Dans le produit national brut, les industries forestières représentent le double du rendement réuni de toutes les mines métallurgiques du Canada. Mais nous n'avons pas réussi à conserver notre part des débouchés en expansion dans le monde, parce que les acheteurs étrangers devaient payer une forte prime sur notre dollar, ce qui a contribué à la détérioration de nos marchés d'exportation. A titre d'exemple, la production de papier-journal aux États-Unis a augmenté de 140 p. 100 depuis 1952, tandis que la production canadienne de papier-journal n'a augmenté que de 44 p. 100 pendant la même période. Cela était attribuable au prix élevé de notre dollar, qui a nuï à toutes les industries canadiennes fondamentalement liées à l'exportation.

Aux yeux des gens qui se livrent à l'exploitation minière, la hausse du dollar canadien, comparativement à la valeur du dollar américain, n'a eu que des effets trop manifestes sur la fortune économique de l'industrie