

parler des aspects main-d'œuvre et coûts d'immobilisations, les industriels trouvent là une raison de plus pour déplacer leurs activités de production vers les États-Unis.

**Le Comité partage l'opinion de la Prairie Implement Manufacturers Association selon laquelle le Canada devrait pouvoir accéder tout aussi librement au marché américain que les manufacturiers américains au Canada (II, 23A:3).** Il est temps de corriger cette anomalie. Le problème est de savoir comment s'y prendre.

Les représentants de Revenu Canada ont assuré au Comité qu'ils s'efforcent d'aider l'industrie agricole canadienne à obtenir des autorités américaines des décisions favorables en matière de classification des exportations canadiennes. Ils ont aussi indiqué qu'ils continuent d'étudier la question avec les États-Unis dans le cadre des négociations du GATT à Genève. Étant donné cependant la structure du système tarifaire américain, si l'on en modifie les dispositions relatives aux machines agricoles, c'est toute la classification tarifaire qui s'en ressentira. Les États-Unis ont sciemment abandonné le système de classification établi en fonction de «l'usage final», estimant qu'il était pratiquement impossible de l'appliquer. Il est peu probable qu'ils le rétablissent pour les machines agricoles.

L'application d'un Programme de remise des droits de douanes, tel qu'il a été proposé précédemment pour d'autres machines, pourrait inciter des producteurs canadiens, et surtout des filiales de multinationales américaines, à accroître la fabrication de pièces de rechange, d'accessoires ou de tracteurs au Canada. Mais il faudrait alors annuler la classification canadienne fondée sur «l'usage final» de ces produits, et les agriculteurs canadiens pourraient alors en faire les frais.

Si les États-Unis et le Canada décidaient d'accorder l'entrée en franchise et sans condition aux pièces, quel qu'en soit «l'usage final», d'autres complications en résulteraient. Un grand nombre de ces pièces, comme les engrenages, les pompes, etc., pourraient être changées contre d'autres qui sont normalement destinées aux automobiles et aux camions. Elles sont classées à l'heure actuelle comme des pièces de rechange, d'origine ou non, en vertu de l'Accord canado-américain de l'automobile et donc expressément exclues de l'application du droit d'entrée en franchise. On ne pourrait envisager cette solution que si l'on décidait d'élargir l'application de l'Accord de façon à inclure les pièces de rechange.

**Le Comité conclut donc que la solution la plus intéressante, et peut-être aussi la seule qu'il soit possible de retenir, consiste à négocier avec les États-Unis un large accord de libre-échange totalement réciproque. Il inclurait en particulier les tracteurs destinés à un usage autre qu'agricole, ainsi que les accessoires, les pièces de rechange et les articles d'un genre nouveau qui sont actuellement assujettis à des droits de douane aux États-Unis.** Les seuls articles importants pour lesquels le Canada devrait vraisemblablement renoncer à ces droits seraient les voitures de ferme et traîneaux. Cet accord arriverait sans doute trop tard pour avoir beaucoup d'effet sur le plan de production de tracteurs des grandes multinationales qui exploitent actuellement le marché. Mais en supprimant les inégalités du traitement tarifaire, on ferait disparaître la raison qui pousse de petites entreprises de l'Ouest à transporter leur usine aux États-Unis tout en favorisant la production au Canada d'un plus important volume de pièces et d'accessoires. Dans un accord de libre-