

le régime de la préférence britannique, fera concurrence à l'article fabriqué au Canada à tel point que l'imposition de cette taxe sur le change de 10 p. 100 mettra le fabricant canadien dans l'impossibilité de continuer la production au pays. Ces cas, s'il s'en présente, pourront être réglés au moyen de l'organisme existant qui a trait à la remise des taxes. Ils seront très rares, c'est certain, parce que l'avantage commercial apparent que cette taxe confère aux importations de Grande-Bretagne est faible comparativement aux coûts plus élevés de la production en temps de guerre dans ce pays et des frais de transport maritime dont ces importations seront grevées.

Bien que cette taxe vise d'abord à conserver le change, on calcule qu'elle rapportera des revenus considérables. On estime qu'au cours de la première année complète d'application elle produira 65 millions de dollars, dont cinquante millions au cours de la présente année financière.

Comme il s'agit d'une taxe sur le change et non d'un droit protecteur, on prendra des mesures en vue d'empêcher un relèvement injustifié des prix par suite de l'imposition de cette taxe. La réglementation de l'augmentation des prix sera confiée à la Commission des prix et du commerce en temps de guerre et, si on cherche à profiter de cette taxe pour relever les prix, plus que ne l'autoriserait l'augmentation provenant de la taxe sur le coût de la matière première ou des pièces entrant dans le produit, on pourra avoir recours à des mesures appropriées qui seront appliquées à l'industrie ou aux individus selon le cas. Si l'industrie s'organisait de manière à produire ces denrées de façon permanente au Canada en supposant que cette taxe spéciale sur le change serait maintenue en permanence, elle ne ferait que compliquer les problèmes de rétablissement d'après-guerre.

L'autre mesure relative au change s'applique aux voitures automobiles, soit importées soit fabriquées au pays. On se propose de substituer à la faible taxe d'accise actuelle, de 5 p. 100 sur la valeur dépassant \$650, une taxe plus lourde sur les nouvelles voitures de tourisme, à progression si forte qu'elle empêchera virtuellement, croit-on, l'achat des voitures coûteuses. C'est cette catégorie d'automobiles qui constitue la majeure partie de nos importations de voitures ouvrées, et, pour ce qui est de celles que l'on produit au Canada, leur fabrication entraîne l'importation de parties et de matériel dans une plus forte proportion que celle des autos moins chères. Cette taxe aidera donc efficacement à prévenir le drainage de notre change étranger résultant de ces importations. Voici l'échelle de la taxe d'accise que l'on projette de percevoir sur le prix de fabrique des voitures manufac-

turées au pays ainsi que sur le prix des autos importées, une fois les droits de douane acquittés:

Sur toute valeur allant jusqu'à	
\$700	10 p. 100
Sur tout montant dépassant \$700	
mais ne dépassant pas \$900	20 p. 100
Sur tout montant dépassant \$900	
mais ne dépassant pas \$1,200	40 p. 100
Sur tout montant dépassant	
\$1,200	80 p. 100

L'impôt en question, perçu sur les ventes par les manufacturiers et les importateurs, s'appliquera également aux ventes, par les commerçants, des voitures neuves et usagées qu'ils ont actuellement en mains.

On ne saurait guère prétendre que c'est imposer un trop dur sacrifice au contribuable canadien que de lui demander de remettre à la fin de la guerre l'achat d'une voiture coûteuse.

La taxe, cependant, ne frappe pas seulement cette catégorie d'automobiles. Elle s'applique dégressivement aux voitures moins dispendieuses, dont la plupart sont fabriquées au Canada mais qui renferment une certaine proportion de matériel importé. L'industrie canadienne de même que celle des Etats-Unis, je crois, se consacrera désormais de plus en plus à la production du matériel de guerre. Il nous faudra donc restreindre nécessairement notre production d'automobiles, si l'on veut accorder la préférence aux commandes de guerre. Sans supprimer, pour le moment, toute production de voitures de tourisme, cet impôt aura pour effet, croit-on, de modérer la demande et de maintenir l'équilibre entre celle-ci et un rendement déçu, prévenant ainsi la hausse des prix que pourrait occasionner une capacité de production restreinte et une demande illimitée. On compte que tout excédent de main-d'œuvre créé par cet impôt, soit dans les fabriques soit dans les garages, sera absorbé par les entreprises de guerre en vue de la production et de l'entretien des moyens de transport mécaniques et d'autre équipement.

Dans ce cas encore, l'objet principal de l'impôt est d'épargner notre provision de change et d'accroître notre capacité de production du matériel de guerre, sans désorganiser l'industrie. La question des recettes n'est que secondaire car elles seront relativement faibles. On prévoit qu'au cours de la première année complète où il sera perçu, cet impôt ne rapportera que trois millions et demi, dont un million et demi sera prélevé durant l'année financière en cours.

En sus de ces deux mesures importantes d'une nature fiscale, destinées à économiser notre provision de change, le Gouvernement

[L'hon. M. Ralston.]