

sièges tournants et ainsi de suite, et si on en facilite maintenant l'importation en abaissant le tarif à condition qu'ils ne soient pas fabriqués au Canada, qu'est-ce qui oblige le fabricant à accroître la part de fabrication canadienne dans l'automobile ou le camion complet?

L'hon. M. Fleming: Monsieur le président, dans le cas des pièces ou mécanismes mentionnés à a), la présente mesure, comme je l'ai dit, permet l'entrée en franchise des articles d'une catégorie ou espèce non fabriquée au Canada, s'ils sont importés par un fabricant canadien d'automobiles dont les produits comportent une certaine proportion de pièces fabriquées au Commonwealth, proportion qui, en général, est fixée à 60 p. 100. Je signale qu'il ne faut pas oublier, dans l'interprétation du changement proposé ici, les mots "d'une classe ou espèce non fabriquée au Canada".

M. Benidickson: Il ne s'agit ici, évidemment, que d'une des subdivisions du n° 438 de la liste tarifaire. Nous en sommes au n° 438c, et j'imagine que le n° 438a vise les automobiles complètes. Au n° 438a, il est question de l'importation d'automobiles complètes, et nous aimerions connaître le rapport entre le tarif applicable à une unité complète et le tarif applicable à l'importation d'une pièce comme celles dont il est question à l'article 3 du présent bill. Pour l'importation d'une automobile complète, les pays du Commonwealth bénéficient de l'entrée en franchise, tandis que pour les voitures de fabrication américaine, le taux est de 17 p. 100 plus, évidemment, la taxe de vente de 11 p. 100. C'est bien cela dans les deux cas, n'est-ce pas?

L'hon. M. Fleming: Oui, les droits de douane mentionnés par l'honorable député sont exacts.

M. Benidickson: Le ministre nous dirait-il quel droit s'applique aux automobiles canadiennes importées au Royaume-Uni ou aux États-Unis? Quels seraient les droits sur une automobile canadienne ou une pièce d'automobile comme celles dont il est question dans l'article, si elles étaient importées au Royaume-Uni ou aux États-Unis?

L'hon. M. Fleming: Cela dépasse le cadre de la question. Je veux me montrer aussi obligeant que possible lorsqu'on demande des renseignements, mais cela dépasse manifestement le cadre du bill. Je ne ferai que répondre de mémoire à ce sujet. Je crois que le taux du Royaume-Uni, dans les circonstances, est de 20 p. 100 et que celui des États-Unis est de 8.5 p. 100.

M. Benidickson: A l'égard des pièces?

L'hon. M. Fleming: Autant que je me souviens, je ne parle que de mémoire, je veux qu'on le comprenne bien.

M. Benidickson: Je remercie le ministre; toutefois, à propos de la question du Règlement, je ne veux pas qu'il donne au comité l'impression qu'il s'agit d'une faveur. On nous demande, sous l'empire de l'article 3, d'apporter certaines modifications à la loi sur les douanes. J'estime que, lorsqu'on nous demande de modifier la liste tarifaire à l'égard du Royaume-Uni, des États-Unis et d'autres pays qui ne bénéficient pas du tarif de la nation la plus favorisée, nous avons raison de demander quel est, en retour, leur taux de douane et, certes, le ministre ne devrait pas prétendre qu'il fait une concession au comité en lui donnant le renseignement. Quant à la réserve dont il parlait de mémoire, je l'accepte volontiers mais il convient de demander quelle est la contre-partie à l'égard de ces numéros.

L'hon. M. Fleming: S'il y avait réciprocité, la question serait opportune. Toutefois, j'ai signalé qu'il n'est nullement question de concession. Il s'agit d'une modification qui a été apportée, non pas à la demande d'un autre importateur ou à la suite de concessions accordées par un autre pays, mais à la demande des fabricants du Canada.

L'hon. M. Martin: Ce que le ministre dit est vrai, mais tout dépend sur quoi l'on fonde sa question. Les exportations canadiennes d'automobile en Grande-Bretagne sont assujéties à des droits tandis que les exportations d'automobiles de la Grande-Bretagne entrent en franchise au Canada. Nonobstant ce qui a été dit, est-il exact que le gouvernement canadien va essayer de demander, à la prochaine réunion du GATT en septembre, que l'on revise la restriction qui empêcherait la Grande-Bretagne d'appliquer aux automobiles fabriquées en Canada le même taux que celui dont sont frappées au Canada les voitures fabriquées en Grande-Bretagne? Cela ne semble pas juste, et le ministre n'a pas répondu; il n'a donné qu'une réponse d'ordre politique. Je m'efforce d'examiner objectivement cette question sérieuse. Il ne semble pas juste que, dans le domaine de l'automobile, un puissant concurrent comme la Grande-Bretagne jouisse d'avantages comme ceux dont elle bénéficie déjà, surtout quand l'industrie canadienne de l'automobile doit soutenir une si forte concurrence et quand une situation aussi sérieuse en est résultée.