

L'hon. M. Fleming: J'aimerais lire un amendement touchant ce numéro; je propose:

Que la résolution n° 8 des résolutions budgétaires relatives au tarif des douanes soit modifiée, en ce qui concerne la disposition relative aux pièces embouties, dont il est fait mention au numéro tarifaire 438c, par l'insertion des mots "recouvert ou non" après l'expression "en métal" et leur suppression après l'expression "brutes".

J'aimerais demander à mon collègue, le ministre du Nord canadien et des Ressources nationales, de proposer cet amendement.

L'hon. M. Hamilton (Qu'Appelle): Je propose l'amendement.

M. Benidickson: S'agit-il d'un amendement qui vient s'ajouter à ceux qui étaient prévus?

L'hon. M. Fleming: Non, les seuls amendements sont ceux dont j'ai avisé la Chambre et que j'ai consignés aux *Procès-Verbaux* du 28 juillet.

M. le président suppléant: L'amendement est-il adopté?

(L'amendement est adopté.)

M. Broome: J'aimerais dire quelques mots au sujet du numéro 438c, et en particulier à propos des passages qui traitent du pourcentage de contenu canadien lié à la production annuelle. Il est dit d'une part que lorsque la production ne dépasse pas 10,000 unités par an et comporte 40 p. 100 de contenu provenant du Commonwealth, les articles prévus au numéro 438c son importés en franchise. Il continue en disant que lorsque la production annuelle est de 20,000 unités, le chiffre comparable de la fabrication canadienne est alors de 50 p. 100, et que lorsque la production est de plus de 20,000 unités, cette proportion est de 60 p. 100. Cet article a été inséré dans le tarif en 1937, je crois. Aujourd'hui, la production canadienne de véhicules automobiles est presque deux fois et demie ce qu'elle était en 1937. Je dirai au ministre que la Commission du tarif pourrait peut-être examiner la question pour déterminer si ces pourcentages sont exacts par rapport à l'accroissement de la production, par rapport surtout au chiffre supérieur, soit 20,000 unités dont la fabrication canadienne est de 60 p. 100.

Vu la plus grande complexité des voitures automobiles, il en résulterait qu'une grande partie de la fabrication qui pourrait se faire au Canada ne s'y fait pas. En outre, cela ne changera pas le prix du consommateur, parce que le prix des voitures est établi aux États-Unis, plus le droit de douane; on y fait cependant un certain rajustement. Je connais depuis assez longtemps l'industrie automobile. Je puis vous assurer, monsieur le président,

[L'hon. M. Fleming.]

que les frais de fabrication au Canada se comparent fort bien, en ce qui concerne la main-d'œuvre, à ceux des États-Unis. Les fabricants pourraient bien estimer qu'ils peuvent fabriquer au Canada les transmissions automatiques, les éléments de la servo-commande et autres pièces, mais ils n'ont pas à le faire parce qu'ils dépassent déjà le niveau de 60 p. 100. Le volume annuel de *General Motors* en 1937 a été de quelque 50,000 unités; aujourd'hui, le chiffre annuel de cette compagnie est d'environ 150,000 unités. On peut fabriquer au Canada plus qu'on ne le fait maintenant. J'estime que la Commission du tarif devrait bien scruter ce numéro en vue de favoriser une plus forte participation canadienne.

M. Benidickson: Ai-je raison de penser que la Commission du tarif ne prendrait pas sur elle d'étudier la question. Elle a certes beaucoup de travail de taillé d'avance. Est-ce que la chose ne se ferait pas seulement à la demande du ministre?

L'hon. M. Fleming: C'est exact. Cet article est consolidé en vertu du GATT. Il y a eu un temps où les 60 p. 100 dont a parlé le député de Vancouver-Sud étaient 65 p. 100. Ces questions sont constamment à l'étude et nous prenons bonne note de l'observation de mon honorable ami.

(L'article est adopté.)

Tarif des douanes, n° 438d. Essieux d'avant et d'arrière; carters ou boîtes d'embrayages pour les véhicules ayant un poids brut de plus de 19,500 livres; freins; tambours de freins; embrayages; arbres de transmission; pompes à essence pour moteurs ayant une cylindrée de 260 pouces cubes ou plus; moyeux; accouplements hydrauliques; moteurs à combustion interne ayant une cylindrée de 349 pouces cubes ou plus; timoneries et commandes à employer avec des embrayages, des assemblages de boîtes de vitesses; des diviseurs de force motrice ou des boîtes de transfert, lorsque ces assemblages sont d'une classe ou d'une espèce non faite au Canada; magnétos; diviseurs de force motrice ou boîtes de transfert; jantes pour pneumatiques; recouvrements de ressorts, sièges de ressorts, et plaques d'ancrage de ressorts en métal, pour les véhicules ayant un poids brut de plus de 19,500 livres; roues porteuses en acier; bielles de commandes de direction pour les véhicules ayant un poids brut de 20,000 livres ou plus; engrenages de direction; suspension d'essieux en tandem, à l'exclusion des ressorts; assemblages de boîtes de vitesses; joint universel; pièces de ce qui précède; tout ce qui précède étant d'une classe ou d'une espèce non faite au Canada et importé seulement pour la fabrication de camions automobiles, d'autobus, d'électrobus, de voitures pour la lutte contre les incendies, d'ambulances, de corbillards, et de leurs châssis: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif de la nation la plus favorisée, 17½ p. 100; tarif général, 27½ p. 100.

(1) Si les articles susdits sont importés pour servir d'équipement primitif dans la fabrication de camions automobiles, d'autobus, d'électrobus, de voitures pour la lutte contre les incendies, d'ambulances, de corbillards, ou de leurs châssis, au fabricant des marchandises énumérées dans les numéros tarifaires 410a (iii), 424 et 438a, et si pendant