

les automobiles qui, non seulement établit des distinctions injustes parce que l'automobile est le seul grand produit de consommation qui soit assujéti à une taxe spéciale, mais aussi parce que les employés de l'industrie de l'automobile sont ceux qui y perdent. C'est là que la question concerne le ministre du Revenu national. Si l'on emploie moins de gens dans ces fabriques d'automobiles, les paiements d'impôt sur le revenu seront moindres. Si la productivité de cette industrie n'augmente pas, alors l'impôt sur le revenu des sociétés diminuera et, en fin de compte, le gouvernement, au lieu de tirer des avantages de sa politique d'imposition, percevra moins d'argent. Si jamais on a démontré la loi du rendement inversement proportionnel, on en verra certes l'exemple le plus frappant si l'on maintient la taxe d'accise sur les automobiles. Je demande simplement au ministre de prendre cela en considération, de concert avec ses collègues du cabinet, qui ont le pouvoir d'apporter des changements souhaitables à cette industrie, ainsi qu'à bien d'autres domaines qui pourraient être à l'avantage des Canadiens.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je ne ferai qu'une autre allusion à cette question. Pas plus tard qu'hier, une délégation d'ouvriers de l'automobile de la province d'Ontario s'est présentée chez le premier ministre. La Commission industrielle de la zone métropolitaine de Windsor, dans un mémoire qu'elle a soumis au premier ministre, a fait une proposition utile à l'égard de la taxe d'accise de 7½ p. 100 sur les automobiles. Je ne citerai qu'un paragraphe de ce mémoire. Voici:

Le gouvernement fédéral pourrait adopter une politique pour encourager la fabrication au Canada de véhicules étrangers. (Si la compagnie Studebaker-Packard peut fabriquer au Canada 5,000 voitures par année, la compagnie Volkswagen, la *British Motors Corporation* et quelques autres compagnies étrangères pourraient sans doute faire de même et produire bien des fois ce volume). L'Australie a favorisé cette fabrication chez elle et, en 1958, la compagnie Volkswagen a produit 16,700 de ses voitures dans une usine australienne.

Ensuite, le mémoire énumère les documents qui sont en annexe et voici la dernière phrase de ce paragraphe:

Les fabricants de voitures étrangères pourraient être encouragés à les fabriquer au Canada si on leur offrait, par exemple, de réduire de moitié la taxe d'accise de 7½ p. 100 sur le prix de vente du fabricant à condition que le véhicule ait un contenu canadien de 50 p. 100, de 75 p. 100 ou plus. (7½ p. 100, dans le cas d'une voiture de \$2,000, représente \$150.)

Voilà tout ce que je voulais dire au sujet de l'industrie de l'automobile.

Il y a cependant une autre question que je tiens à signaler au ministre du Revenu national. Il y a quelque temps, j'ai parlé de

[M. Banadai.]

la fusion possible ou projetée des deux bureaux de douane de Port-Arthur et de Fort-William. On m'a répondu alors qu'il n'y avait rien de changé sauf l'élimination d'un fonctionnaire et que, par conséquent, le nombre des employés n'a pas diminué. Mais je me demande avec inquiétude, comme peut-être le font d'autres personnes ailleurs dans le pays, si le gouvernement va adopter comme méthode: la fusion de ces bureaux pour réduire le personnel. Cela, je dois le dire, car on m'a demandé de protester bien haut de ce que Fort-William, un des plus anciens ports de l'Ouest du Canada, établi il y a plus de 60 ans, ait été relégué à l'état de bureau secondaire. Fort-William a été aboli comme port d'entrée, et Port-Arthur l'a supplanté. Fort-William vient même après le port de la rivière Pigeon, qui n'est qu'une ligne imaginaire utilisée surtout pour rendre service aux touristes américains.

Voilà les questions que je désire poser au ministre. Je sais que bien des instances lui sont venues d'autres régions du Canada. Il lui faudra les étudier et les régler de son mieux, pour la joie et la satisfaction de tous les intéressés. D'autre part, je dois dire que le port d'entrée de la ville de Fort-William, une des plus grandes et des plus anciennes villes du nord-ouest ontarien, ne devrait pas être supprimé en tant que tel pour devenir seulement un port secondaire. Je ne prétends pas que ce soit de sa faute; peut-être le ministère, en étudiant cette question, a-t-il choisi certains points où on pourrait réaliser des économies dans l'administration de certains bureaux. Je ne suis pas contre les économies, quand c'est possible, mais je m'y oppose quand il s'agit d'économies qui se font aux dépens de l'emploi, surtout de ce temps-ci. Fort-William est une ville importante.

J'aurais quelques autres observations à présenter maintenant. Je parlerai probablement de quelques autres questions au cours du débat sur les crédits.

M. Speakman: Monsieur le président, j'aimerais tout simplement attirer l'attention du ministre et du comité sur cette affaire. Je prie le ministre d'étudier, quand il établira ses crédits, l'année prochaine,—si c'est impossible maintenant,—la question de l'achat par les organismes de bienfaisance, les commissions et les divisions scolaires, d'équipement à l'usage des écoliers. Je pense surtout à l'achat cette année par deux associations importantes de ma région, d'uniformes de fanfare usagés pour des orchestres scolaires, à l'égard desquels on a demandé une ristourne fiscale, qui n'est peut-être pas autorisée.

Je prie le ministre et ses services d'étudier la question, parce qu'il s'agit d'argent dépensé par ces sociétés, ces organismes et ces