

parce que lorsque ces produits seront incorporés dans le véhicule,—étant des produits non fabriqués au Canada et, par conséquent, de contenu non canadien,—cela voudra dire que le fabricant, s'il veut importer ces articles en franchise, devra augmenter l'autre contenu de l'automobile de manière à s'en tenir aux limites expresses imposées quant au contenu canadien. Cela étant, le fabricant devra incorporer dans le véhicule une plus grande quantité d'autres produits de fabrication canadienne. Le résultat net sera, évidemment, qu'un autre produit qui, à l'heure actuelle, est importé, devra être incorporé dans le véhicule, et que ce sera un produit de fabrication canadienne. J'ignore si c'est ainsi qu'il faut l'entendre, mais je crois que c'est cela.

L'hon. M. Fleming: Monsieur le président, c'est exactement cela. Ce changement aura pour effet de réduire le coût de production des automobiles et camions canadiens, dans la mesure où ces pièces seront incorporées dans le produit fini. Ce que l'honorable député a dit à propos du contenu est également tout à fait exact.

M. Benidickson: Je comprends parfaitement, monsieur le président, et je n'y vois aucun inconvénient. Le ministre n'a-t-il pas dit, cependant, qu'à l'heure actuelle la protection effective est de 25 p. 100? N'a-t-il pas dit que c'est 17 p. 100 pour ce qui est du tarif de préférence britannique, et 25 p. 100 pour ce qui est du tarif de la nation la plus favorisée?

L'hon. M. Fleming: Oui, mais je crois que ces produits sont surtout importés des États-Unis.

M. Benidickson: Oui. Jusqu'ici, ils étaient protégés par un droit allant jusqu'à 25 p. 100. Dorénavant, ils entreront en franchise, n'est-ce pas, s'ils ne sont pas fabriqués au Canada?

L'hon. M. Fleming: Ils entreront en franchise grâce aux modifications ici proposées, mais cela ne s'applique qu'aux articles d'une catégorie ou d'une sorte non fabriqués au Canada.

M. Benidickson: Nous supposons qu'ils ne sont pas actuellement fabriqués au Canada. Je présume qu'un droit de 25 p. 100 avait été prévu pour encourager les fabricants canadiens à étudier la possibilité de fabriquer ces articles. On supprime maintenant ce droit, de sorte que l'industrie canadienne sera bien moins encouragée qu'elle ne l'était auparavant à tenter cette fabrication.

L'hon. M. Fleming: Le fabricant canadien est d'avis que ces articles se vendent si peu qu'ils ne peuvent du tout soutenir la concurrence. D'où fréquentes demandes de pièces

entrant dans la fabrication des produits finis canadiens. Faute de source canadienne, on prie le gouvernement de supprimer les droits de douane sur les éléments constitutifs afin de permettre au fabricant canadien d'avoir un produit fini capable de soutenir la concurrence.

M. Benidickson: Je comprends cela, et je suis heureux de cette explication, mais je voudrais comprendre ce qu'en sera le résultat. Jusqu'ici, les articles des numéros 438c et 438d ont été assujettis à un droit de 25 p. 100 à l'importation. Étant donné qu'ils ne sont pas fabriqués présentement au Canada, ils seront importés en franchise au Canada pour entrer dans la fabrication des automobiles fabriquées au Canada. Ce qu'il resterait à faire, si quelqu'un, un jour, commençait à fabriquer ces articles au Canada, ce serait d'imposer un droit de 17 p. 100, et non de 25 p. 100, vu que nous les avons inscrits dans cette liste. Est-ce exact?

L'hon. M. Fleming: Ce n'est exact qu'en partie. On y prévoit les tarifs suivants: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif de la nation la plus favorisée, 17 p. 100; tarif général, 30 p. 100. Cela s'applique à certains des articles énumérés au numéro tarifaire 438c; et seulement à certains d'entre eux.

M. Benidickson: Oui, je vois là un tarif général de 30 p. 100. Nous n'importons pas ces articles particuliers en vertu du tarif de préférence britannique ou du tarif général, vu que nous fabriquons des automobiles du genre de celles qui sont fabriquées au États-Unis, n'est-ce pas?

L'hon. M. Fleming: La plupart de ces articles viennent des États-Unis. Ils sont importés en petite quantité et on en a besoin à l'égard des programmes de production de 1960.

M. Benidickson: Puis-je poser une autre question au ministre? Ce changement du tarif a-t-il quelque rapport avec les négociations que le ministre a entamées avec quelque pays membre du GATT à la suite de la décision du gouvernement d'accroître les tarifs visant les textiles, et son obligation de consentir quelques autres concessions tarifaires?

L'hon. M. Fleming: Non, monsieur le président, ce changement s'inspire uniquement d'une demande de la Chambre canadienne de commerce de l'automobile et des fabricants canadiens de pièces d'automobile.

L'hon. M. Martin: Je ne crois pas m'être mépris sur la situation. Je ne suis pas convaincu d'avoir mal interprété cet article, étant donné la pratique administrative. Je ne suis certes pas convaincu qu'on exerce ou qu'on ait exercé la surveillance qu'exigeraient les