

un comité de cette Chambre de faire enquête sur cette question, et avant même que ce comité ait soumis son premier rapport, nous avons modifié le tarif applicable à ces instruments. Je crois que ce comité devrait examiner la question de savoir si oui ou non une modification tarifaire influencerait sur l'emploi, de même que sur les salaires payés par l'industrie. Je doute qu'un seul honorable député sache si ces modifications auront quelque répercussion sur les ouvriers qu'emploie cette industrie. J'ai assez de confiance dans le Gouvernement et le ministre des Finances (M. Dunning) pour savoir que l'on remédiera immédiatement à n'importe quel tort.

On a de même, en ce qui concerne l'industrie de l'automobile, fait allusion à la Commission du tarif. Il y a à Brantford une compagnie appelée la Canada Carriage and Body Company Limited, qui fabrique des carrosseries d'autobus. Elle emploie les ouvriers et les artisans les plus capables que l'on puisse trouver dans l'univers. Cette compagnie fabrique des carrosseries d'autobus que l'on peut comparer favorablement avec n'importe lesquelles au monde. Elle n'a pas eu l'occasion de se faire entendre devant la Commission du tarif. Lorsqu'elle a appris que le droit avait été réduit, elle s'est plainte immédiatement à la Commission, et on lui a dit qu'une annonce avait paru dans les journaux à l'effet que cette question avait été soumise à cette Commission. Les manufacturiers de carrosseries d'autobus ne pensaient pas être compris dans ce classement et le président ou quelque fonctionnaire de la Commission a dit que l'on examinerait les représentations des manufacturiers de carrosseries. Ils se présentèrent devant la Commission et une discussion officielle eut lieu.

Je suis sûr que les honorables députés seront surpris d'apprendre qu'un nombre de ceux qui se sont déclarés favorables à une réduction de droit sur les carrosseries d'autobus étaient les membres de la commission de transport de Toronto. Cette conduite de la commission établie dans une ville qui est le siège des grands-prêtres de la protection est très injuste et certainement peu prévoyante. Je regrette qu'il n'y ait pas plus de députés de l'opposition de Toronto présents cet après-midi, mais ils pensent sans doute que la conférence à laquelle ils assistent est plus vitale pour eux que tout ce qui pourrait se passer dans ce comité. Je ne crois pas, cependant, que les honorables représentants de Toronto aient été favorables à une réduction de droit. Je pense que c'est la commission de transport de Toronto qui l'a voulu. On appelle Toronto la bonne ville, mais je me demande parfois à quoi elle est bonne. Evidemment, elle n'est bonne qu'à ces choses qui sont bonnes pour Toronto.

M. FACTOR: Monsieur le président, j'invoque le règlement.

M. MACDONALD (Brantford): Toronto a produit de bons hommes. Il y a quelques bons hommes qui viennent de Toronto. J'envisage très sérieusement cette question. Il est inconcevable qu'une maison de Toronto puisse demander un tarif réduit sur des marchandises qui sont fabriquées dans la ville de Brantford. Le sort des ouvriers de Brantford laisse-t-il ces gens complètement indifférents? Serait-ce que peu leur importe, du moment qu'ils peuvent se procurer des autobus étrangers pour transporter les ouvriers canadiens,—et ils arborent sans doute un union jack sur l'autobus,—entre leur domicile et la fabrique où ils sont employés? Je dirai que Toronto aurait dû exiger des autobus canadiens, fabriqués au Canada par des ouvriers canadiens, pour transporter les ouvriers canadiens jusqu'au lieu de leur travail. Il va falloir que Toronto et toute autre ville de l'Est ou de l'Ouest prennent une attitude plus large si nous voulons résoudre nos problèmes. Nous ne pouvons simplement chercher à obtenir, comme Toronto le fait apparemment en cette circonstance, un tarif réduit sur ce que nous ne produisons pas et un tarif élevé sur ce que nous produisons. Il nous faut envisager l'industrie dans son ensemble, et je dirai que nous ne devrions apporter aucune modification à l'échelle tarifaire à moins d'avoir la certitude que les ouvriers d'une partie quelconque du Canada n'auront pas à en souffrir. Il ne faut pas oublier que le plus grave problème que le Canada ait à résoudre est encore le chômage. Il y a trois problèmes importants qui s'imposent à notre attention: celui des chemins de fer, celui de la dette et celui du chômage. Supposons que vous réussissiez à résoudre le problème ferroviaire,—et les seuls modes de solution que j'ai entendu préconiser consistent à mettre les chemins de fer au rebut ou à les fusionner. Eh bien, de quelque façon que vous arriviez à résoudre ce problème, vous aurez encore à vous occuper du chômage et probablement sur une échelle plus vaste que jamais auparavant. Et vous avez le problème de la dette. Supposons que vous puissiez le résoudre. Quelques-uns proposent l'abolition de nos dettes; d'autres déclarent que nous devrions imprimer du papier-monnaie et payer nos dettes de cette façon. Recourez à l'une ou l'autre de ces méthodes, et en dernière analyse vous aurez autant de chômage qu'auparavant. Mais si vous faites en sorte de résoudre le problème du chômage, alors le problème ferroviaire se résoudra de lui-même dans une large mesure, et le problème de la dette pareillement.

Voici le conseil que je voudrais donner à tous les membres de la Chambre. Nous devons considérer le Canada tout entier. Il