

En adressant la parole à la plus nombreuse députation qui soit jamais venue à Ottawa, le premier ministre a dit qu'il ne tenait pas compte du nombre, mais plutôt des arguments. Il a, je crois, dit la vérité. Si cette députation avait compris cent mille hommes sa réponse aurait été la même, car son siège était fait et sa décision avait été dictée par ses quelques partisans de l'Ouest. Lors des dernières élections, quand le premier ministre faisait appel aux électeurs, il disait que le tarif serait séparé de la politique par la création d'une commission tarifaire. Il a répété cela pour ainsi dire partout. Il l'a confirmé par le discours du trône. Quelques jours après la formation de cette commission, le budget a été déposé, mais c'est un budget qui enlève le tarif des mains mêmes de la commission du tarif. Le premier ministre dit que le Parlement gouverne! Or, en adoptant ce budget, le Parlement dit effectivement au premier ministre qu'il ne peut pas tenir ses promesses d'avant les élections. Cela laisse clairement à entendre que le premier ministre ne possède pas la confiance de son propre gouvernement et que s'il avait tenu ses promesses, il n'aurait pas aujourd'hui la direction des affaires publiques.

Le premier ministre n'est pas le seul membre du cabinet qui ait péché à cet égard. L'autre jour, le ministre des Chemins de fer a avoué qu'il avait, dans l'élection de Middlesex-Ouest, dit une chose qui n'était pas exacte. Puis le ministre de la Défense nationale, de Pietou, a aussi tâché de faire croire à la Chambre que le chemin de fer national avait transporté 350,000 boisseaux de blé au port d'Halifax, tout en sachant fort bien que ce n'était pas vrai. Tous les trois sont avares de vérité et s'ils faisaient des déclarations semblables dans la vie privée, ils ne feraient pas long feu.

Au sujet de la diminution des droits sur les automobiles, je remarque d'après la nouvelle liste de prix de la maison Ford,—je la prends comme exemple, parce que c'est la voiture dont on a le plus parlé durant ce débat—que le prix de la voiture la moins chère a été réduit de \$15. Les membres du parti ministériel nous ont longuement parlé du commun des citoyens, nous disant que le tarif empêchait ces gens-là d'acheter une automobile. Or, s'ils ne pouvaient pas se permettre d'en acheter à \$410 et qu'ils aient l'idée de s'en procurer un maintenant à \$395, je leur conseille de n'en rien faire, car ils sont à peu près dans la même posture qu'auparavant. Si le Gouvernement avait voulu sincèrement aider cette classe de la société, il avait un moyen: faire disparaître la taxe sur les articles de luxe, ce qui au-

[M. Chaplin (Kent) (Ont.)]

rait diminué le prix des automobiles beaucoup plus que la réduction des droits de douane. Si l'automobile est une nécessité, raison de plus pour ne pas lui appliquer la taxe de luxe et pour laisser le tarif douanier tel qu'il est, afin de conserver au pauvre homme son emploi.

Que la Chambre me permette de lui signaler l'effet de ce nouveau tarif sur les fabricants de carrosseries d'automobiles. Les fabricants d'accessoires d'automobiles au Canada n'ont jamais profité entièrement du tarif douanier; la plupart vendant aux fabricants d'automobiles à au moins 5 p. 100 au-dessous du prix de l'article importé. Les droits sur les carrosseries d'automobiles ont été réduits de 35 à 20 p. 100, ce qui oblige le carrossier à travailler sur une base de 15 p. 100, si l'on tient compte du 5 p. 100 qu'il abandonne. Puis la disposition dans le nouveau tarif qui accorde au fabricant d'automobiles une remise de 25 p. 100, si la moitié de la voiture est de fabrication canadienne, réduit encore de 5 p. 100 la marge de protection du carrossier, ce qui ne lui laisse qu'une protection douanière de 10 p. 100. Et ce n'est pas tout. Le carrossier est obligé d'importer certaines pièces chères des Etats-Unis, lesquelles, d'après le nouveau tarif, sont taxées jusqu'à 35 p. 100. Ces droits qu'il lui faut acquitter sur les pièces qu'il importe réduit encore plus sa marge de protection et efface probablement entièrement le 10 p. 100 qui lui restait, de sorte que les fabricants de carrosseries d'automobiles ne sont plus du tout protégés.

S'il est vrai que le Gouvernement a, comme il le prétend, étudié cette question des droits sur les automobiles sous tous ses aspects, alors il a sciemment et délibérément ruiné ces fabriques d'accessoires. D'autre part, s'il ne s'est pas renseigné au préalable, raison de plus pour renvoyer le tout à la nouvelle commission du tarif. Je crois que lorsque le commerce aura été désorganisé, il faudra éventuellement charger la commission du tarif d'en faire l'étude scientifique. Je suis, par conséquent certain que le Gouvernement s'éviterait beaucoup d'embarras et épargnerait au pays beaucoup de trouble en soumettant ce problème à la commission du tarif, qui a été instituée expressément pour étudier des questions de ce genre.

L'honorable député de Brandon (M. Forke) a dit, l'autre jour, que l'industrie automobile ne souffrirait pas plus que les cultivateurs n'ont souffert des méfaits de la grêle. En admettant que ces derniers aient tout perdu, on peut déduire que le pire qui puisse arriver aux fabriques d'automobiles, c'est de dispa-