

de l'industrie dans la voie des faux rapports et de l'intimidation criminelle. Que dis-je, ils traînent dans le cloaque de leur propre corruption les vies sacrifiées de nos fils morts durant la guerre. Il semble qu'il n'y a rien de trop sacré pour être sacrifié à leur avidité. Ils ont encouragé une délégation d'anciens soldats à venir à Ottawa pour remplir une mission malheureuse, afin que ces mêmes potentats continuent à prélever leur redevance sur le travail insuffisamment rétribué du soldat-colon, de sa femme et de ses enfants.

Je donnerai quelques statistiques relatives à l'industrie de l'automobile. En 1924, nous avons fabriqué pour 88 millions d'automobiles et nous en avons exporté pour environ 31 millions, ce qui laissait pour environ 57 millions de voitures de fabrication canadienne à l'usage des Canadiens. Le droit sur cette somme, ajouté au prix du fabricant, s'élevait à \$19,950,000...

M. FOSTER: Comment mon honorable collègue obtient-il ce chiffre?

M. EVANS: ...soit, dans certains cas. à plus de 35 p. 100.

M. FOSTER: Au détail?

M. EVANS: Au détail. Ces chiffres viennent du service des statistiques. Le nombre global des employés à salaire et à traitement en 1924 était de 9,277, et les salaires payés à 7,872 ouvriers salariés se montaient à \$10,938,202. Cela fait en moyenne \$1,389 pour chaque ouvrier salarié. Les employés à appointements, au nombre de 1,405, ont reçu \$3,280,935, soit une moyenne de \$2,335. Dans cette industrie, le nombre des employés salariés est tout à fait disproportionné à ce qu'il est dans toute autre industrie, et cette particularité atteste la prospérité dont cette industrie jouit et ses immenses bénéfices. J'attire l'attention de la Chambre sur les maigres salaires payés aux ouvriers. C'est une contradiction absolue de l'argument avancé en faveur de la protection, quand on nous dit qu'il nous faut maintenir un tarif élevé pour assurer à nos gens un mode d'existence élevé. Le fait est que ces bienfaiteurs de la nation ont exploité en matière de prix leurs salariés, d'un côté, et de l'autre, les consommateurs. En vérité, la protection dont ils ont joui ne se borne pas à 35 p. 100. Je constate qu'en 1924, la voiturette Ford s'est vendue \$410 à l'usine Ford, et que le droit ajouté a été 41, et non 35 p. 100. Sur la voiture de promenade, le fabricant a perçu 42 p. 100, et sur les autres voitures, 33 et 34 p. 100. Je m'attends à de merveilleuses révélations touchant l'industrie de l'automobile, quand la commission consul-

tative du tarif aura accès à ses livres. Et certes elle ne saurait refuser de déposer ses livres sur table, étant devenue la protégée de la nation. Qui, dans cette enceinte, aura l'audace de soutenir qu'une loi qui fait payer aux acheteurs d'automobiles environ 6 millions de plus que l'industrie entière ne paye en salaires, est une loi dans l'intérêt général du Canada?

L'hon. CH. STEWART: C'est-à-dire pour les ouvriers salariés.

M. EVANS: Oui. Notre tarif a fait renchérir les automobiles fabriquées et utilisées au Canada de \$5,900,000 de plus qu'il n'a été payé en salaires dans l'industrie entière durant toute l'année. Notre politique fiscale, dis-je, est insensée, déraisonnable, tout à fait absurde. Poussons en l'espèce le raisonnement jusqu'à sa conclusion logique. Puisque les fabricants d'automobiles ne payent pas les salaires de leurs propres ouvriers, qui les paye? Au moyen d'extorsions permises par le tarif, nos fabricants d'automobiles ont touché environ 6 millions de plus qu'ils n'ont payé en salaires dans l'industrie entière.

M. FOSTER: Quelle partie de cette somme représente le droit d'accise, et quelle partie représente les impôts payés au Gouvernement?

M. EVANS: Ce que j'ai payé représente le prix de détail des voitures, haussé en proportion du droit de douane.

Une VOIX: C'est-à-dire le prix de détail aux Etats-Unis.

M. EVANS: Un honorable député dit le prix de détail aux Etats-Unis. Je ne contre-dis pas, mais...

M. CAHAN: Les chiffres que l'honorable député a cités ne comprennent-ils pas le nombre d'employés occupés à l'assemblage des pièces, mais non les 20,000 hommes employés à la production des articles qui entrent dans la fabrication des voitures?

M. EVANS: Pour répondre à mon honorable ami, je dirai qu'afin de ne pas me tromper j'ai obtenu mes chiffres du Bureau de la statistique.

M. CAHAN: Ils sont exacts sur un point mais ils ne sont pas suffisants.

M. EVANS: En tout cas, cela ne change rien à l'affaire: le prix a monté d'autant. Et qui paye pour cela? L'on peut dire que c'est celui qui achète une automobile mais avec un tarif douanier comme le nôtre, et l'agriculture comme industrie fondamentale, cela est évi-