

néficieraient des pensions de vieillesse et les municipalités n'auraient pas à supporter tout le fardeau.

J'ai à faire une autre suggestion qui pourrait bénéficier à toutes les villes frontières du Canada et plus particulièrement peut-être à celles de l'Ontario. Depuis que nous avons obtenu dans l'Ontario une loi des liqueurs qui est sensée, nombre d'Américains, désireux de jouir d'une plus grande mesure de liberté, surtout ceux qui sont nés sujets britanniques, aimeraient à demeurer sur le sol canadien, près de la frontière, et nous aimerions évidemment à les avoir. Je demande qu'on permette à un Américain qui désire vivre en Canada, dont l'occupation est entièrement aux Etats-Unis et qui tire tout son revenu de son pays, de laisser entrer son automobile en transit dans notre pays. Plusieurs Américains qui aimeraient à venir vivre au Canada paraissent trouver là un grand inconvénient; il leur faut payer le droit de douane sur leur automobile tandis que leurs effets de ménage entrent en franchise, et dans bien des cas ils se servent de leur automobile surtout pour leurs affaires. Cet arrangement devrait être réciproque jusqu'à un certain point.

On a parlé beaucoup de l'industrie de l'automobile. A ce sujet, je désire rappeler au ministre des Finances qu'en 1927 nous avons importé pour \$65,497,721 d'automobiles et de pièces d'automobile. En 1926, nous n'en avions importé que pour \$54,305,111; il y a donc eu augmentation de \$11,192,611 en un an.

Il y a deux ans, le ministre a déclaré que sa politique allait obliger les fabricants d'automobiles étrangers faisant affaires au Canada à établir des manufactures ici, mais ce n'est pas ce qui est arrivé. Les automobiles qui ont été importés en plus grand nombre sont les Hudson et les Essex, et la production de ces automobiles n'a pas donné un seul jour d'ouvrage aux ouvriers canadiens. Il est également dans l'ordre de faire remarquer à ce sujet que la modification du tarif quant aux automobiles a pratiquement chassé du marché de l'Ouest canadien le fabricant canadien de camions et d'autobus. La compagnie Godfredson, qui jusqu' alors doublait chaque année le chiffre de ses affaires, a maintenant beaucoup de difficultés à se maintenir. Je me suis associé à quelques-uns de mes amis pour placer \$35,000 en achetant des titres de cette compagnie à \$25 l'action, et aujourd'hui nous ne pouvons pas vendre ces titres. Ils figurent au tableau de la Bourse de Toronto à \$8 offert et \$9 demandé, et il ne se fait pas de vente. On m'informe que, dans les Provinces maritimes et dans la Colombie-Anglaise, on voit arriver des camions et des autobus que leurs fabricants américains ont fait voyager dans des

mauvais chemins sur une distance de 1,000 ou 2,000 milles jusqu'à la frontière et qu'ils font ensuite remorquer au bureau de douane où un évaluateur les range dans la catégorie des véhicules usagés. Ils ne paient ainsi les droits d'entrée que sur un tiers de la valeur du véhicule, ce qui empêche le manufacturier canadien de leur faire concurrence. Je crois qu'on a remédié jusqu'à un certain point à cet inconvénient, mais le commerce perdu pour le fabricant canadien n'a pas encore été repris.

Il est encore important de parler du tracteur agricole, qu'on a décidé de laisser entrer en franchise à titre de mesure de guerre en vue d'accroître la production agricole. En 1924, nous avons importé 5,236 tracteurs d'une valeur totale de \$3,651,502; en 1925, nous en avons importé 2,200 d'une valeur totale de \$1,410,544, et en 1926 nous en avons importé 6,895, représentant une valeur d'ensemble de \$5,153,120. Je me suis procuré au Bureau de la statistique les chiffres de 1927; cette année-là, nous avons importé 15,651 tracteurs d'une valeur de \$1,400 chacun, soit une valeur totale de \$12,091,910. De plus nous avons importé en 1927 231 moteurs de tracteur agricole évalués à \$491,728. On devrait certainement faire en sorte que ces articles puissent être ouvrés et assemblés en Canada, ce qui procurerait de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers. La compagnie Ford Motor a acheté à Waterville un emplacement de 50 acres en vue d'y construire une usine pour la fabrication des tracteurs Ford, mais vu que ces tracteurs entrent maintenant en franchise, cette compagnie ne peut concurrencer la principale compagnie Ford de Detroit, et pour cette raison, le projet n'a pas eu de suite. Je ne doute cependant pas que si l'on imposait un droit sur les tracteurs comme on devrait certainement le faire, la compagnie Ford se mettrait à fabriquer des tracteurs au Canada, et d'autres compagnies en feraient peut-être autant.

Un mot maintenant sur l'industrie du tabac. Nous avons tenu des assemblées à Windsor, à Chatham et à maints endroits de la partie sud-ouest de l'Ontario, auxquelles nous avons eu l'honneur de voir le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) et son sous-ministre. Ces messieurs ont visité la région à deux reprises, et nous sommes venus ici espérant quelques résultats. Que s'est-il passé? On n'a pas entendu un mot sur la situation de cette industrie aujourd'hui. Apparemment, le Gouvernement ne veut accepter aucune suggestion des membres de la gauche, mais il est cependant du devoir des représentants de cette région d'Ontario de parler en faveur de cette industrie. Tout le monde s'attendait à une réduction raisonnable des impôts sur les ciga-