

Si nous ne faisons rien pour réduire les droits qui frappent les avions, nous établirons au Canada une industrie de l'avion, et je pense que nous n'en avons pas les moyens. Je suis convaincu que nous n'avons pas les moyens d'avoir une industrie de l'automobile, et j'ai appris que des gens hauts placés avaient récemment dit la même chose. Nous avons créé une industrie, dont nous ne savons plus que faire aujourd'hui. Elle est trop dispendieuse à maintenir, et nous ne pouvons la fermer sans faire surgir une foule de difficultés. Pour ce qui a trait aux automobiles le résultat est bien clair. De passage récemment dans ma circonscription électorale, quelqu'un est venu me dire qu'il avait acheté une Studebaker Dictator, de six cylindres, avec malle dans la carrosserie, pour \$1,430. En visite à Kalispell, Montana, à quelques milles au sud, il vit la même voiture cotée à \$974, soit une différence de \$456 ou de 47 p. 100. Je fais part au ministre des faits tels qu'on me les a rapportés.

A mon sens, nous allons créer au sujet des aéroplanes la situation qui existe au sujet de l'industrie de l'automobile. C'est le temps de nous occuper de la question, avant l'établissement d'un trop grand nombre d'ateliers d'assemblage. Si un client désire acheter un avion Balanca, appareil très en vogue aux Etats-Unis, il est obligé de le commander par l'intermédiaire de la compagnie Balanca à Montréal. Je connais un monsieur qui a écrit aux bureaux de la compagnie américaine pour lui demander quels sont les prix de la manufacture aux Etats-Unis, mais il n'a même pas reçu de réponse. Il a écrit aux bureaux de la même compagnie à Montréal, et il a reçu une très prompt réponse donnant la liste des prix.

Un hon. MEMBRE: C'était combien?

M. COOTE: Je n'ai pas la lettre devant moi, elle est dans mon bureau. Je ne m'attendais pas à avoir l'occasion de discuter la chose. Je m'intéresse profondément à l'aviation canadienne. L'aviation a un grand avenir au pays et il faudrait enlever toutes les barrières artificielles. La colonisation de la région nord dépend certes de l'aviation. C'est le seul moyen sensé d'ouvrir la région à la colonisation et il faut assurer un service d'aviation aussi bon marché que possible aux colons éventuels. Nous payerions énormément cher l'avantage assuré aux fabricants anglais en maintenant les présentes prescriptions du tarif. Le coût serait exorbitant. Au point de vue national, le maintien du droit de douane en question ne serait pas à notre avantage; éventuellement, il développerait au Canada une manière d'industrie d'aviation en nourrice, une industrie qu'il faudrait entretenir durant plusieurs années. J'aimerais que nous nous occupions de l'affaire avant que l'ex-

pansion industrielle ne soit trop avancée. Je ne tiens certes pas à retarder l'adoption de ces numéros du tarif, et j'ai attiré l'attention du ministre sur la question simplement pour lui en souligner l'importance. Je ne crois pas que l'étude de la question entière par la Commission du tarif présente quelque inconvénient.

L'hon. M. RALSTON: Je n'ai qu'une couple de remarques à faire. En ce qui regarde l'établissement d'une industrie aérienne nationale, je puis dire à l'honorable membre que l'industrie n'a connu que revers et désastres. Les droits de douane imposés n'ont pas suffi à créer ce que l'honorable membre appelle une industrie d'aviation nationale. Je lui accorde que, si nous pouvons nous tirer d'affaire par des importations d'avions anglais et américains, c'est bien préférable, étant donné notre population restreinte et la demande relativement faible qui existe, à des efforts pour nous créer une industrie nationale. Il n'y a qu'une réserve à faire, et c'est au point de vue stratégie et défense. Il est possible qu'une industrie nationale soit nécessaire à cet égard, et que nous pourrions encourager à produire modestement, mais quand j'ai eu l'honneur d'être ministre, je n'en ai pas été convaincu, bien que j'aie favorisé de mon mieux par des commandes les établissements de chez nous qui fabriquaient des avions en petit.

Je crois que l'honorable député a parfaitement raison en ce qui regarde les observations qu'il a faites au sujet de l'aviation commerciale, à moins qu'il n'y ait lieu d'établir le noyau d'une industrie pour des fins de stratégie ou de défense. Pour ce qui est de l'aéroplane britannique, je ne pense pas que le renseignement fourni par mon honorable ami soit tout à fait exact; j'en doute fort. J'ai constaté que l'on peut obtenir pour ainsi dire n'importe quel type d'avions des manufacturiers de la Grande-Bretagne. J'ajouterai toutefois ceci: étant donné que l'aviation joue un grand rôle dans le développement du pays, ces machines devraient être disponibles à aussi bon marché que possible. Je suis en faveur du tarif de préférence britannique. J'aimerais à voir l'industrie aéronautique anglaise obtenir un avantage et je conviens avec le ministre, étant donné l'éloignement de l'endroit de fabrication du marché et les frais de vente additionnels qui sont imposés aux manufacturiers, que cette industrie anglaise devrait avoir un avantage marqué sur le marché canadien. Je partage l'avis exprimé par l'honorable député préopinant, à savoir que l'un des éléments principaux en ce qui regarde notre développement national, c'est de développer autant que possible et d'une façon énergique et enthousiaste le service d'aviation. Si nous ne pouvons obtenir en Grande-Bretagne l'aéronef que nous