

nitions, chose qu'on nous croyait incapables de faire. Au lieu de décourager nos gens, c'est le temps, je crois, de les encourager à aller de l'avant et à faire tous leurs efforts. Cela vaut certes mieux que de les effrayer et de leur faire croire que de plus grandes difficultés les attendent encore et de leur conseiller, s'ils ont des capitaux, de ne pas les engager dans des entreprises qui devraient fournir de l'emploi aux Canadiens. C'est un exemple de ce qui se passe depuis une couple d'années et dont le résultat a obligé nos ouvriers à traverser la frontière pour obtenir de l'ouvrage, fabriquant là-bas des objets nécessaires à nos consommateurs, et plusieurs de ces articles fabriqués par les nôtres dans un pays étranger viennent concurrencer les objets fabriqués en ce pays dans des conditions très difficiles, et qui le deviennent de plus en plus par suite de mesures semblables à cette résolution.

M. ROBICHAUD: Mon honorable ami d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a fait un vaillant effort pour comparer l'industrie laitière du Canada à l'industrie des moteurs à embarcations. Sans poser à l'expert en moteurs à essence, j'ai été fort intéressé par les questions posées par quelques honorables députés, en face de mon honorable ami de Northumberland (M. Snowball). On a démontré que les moteurs de fabrication américaine ont une plus longue durée que ceux d'origine canadienne, et c'est un fait, je crois. Je me suis souvent demandé pourquoi nos fabricants canadiens ne peuvent faire un aussi bon moteur que les Américains, et, à mon humble avis, c'est la faute à notre tarif protecteur. Je crois sincèrement que si la porte était grande ouverte, que s'il était loisible à nos concurrents américains de vendre leurs moteurs au Canada en compétition libre avec les fabricants canadiens, ceux-ci fabriqueraient un meilleur moteur.

On a demandé où se manufacturent ces moteurs peu durables, dans l'Ontario ou en Nouvelle-Ecosse. A mon sens, des moteurs de fabrication canadienne, le moteur d'Ontario est de beaucoup le plus médiocre et celui de la Nouvelle-Ecosse de beaucoup le meilleur. La durée d'un moteur, comme de raison, dépend tout à fait de l'usage qu'en fait le propriétaire. On peut en faire durer un dix ou quinze ans tout au plus, mais la durée moyenne du moteur canadien est de dix ans, tandis que celle du moteur américain n'est pas moins de quinze ans.

Nos pêcheurs en sont venus au point où il leur faut un moteur à essence sur leurs embarcations de pêche. Dans mon comté, nous avons une flottille considérable, appelée flottille de pêche de Caraque, et le temps est

[M. Sutherland.]

venu où les pêcheurs doivent munir leurs chalutiers de moteurs. Ces pêcheurs se sont souvent demandé: Quelle sera la durée de ces moteurs? Et quand on leur répondait: "huit ou dix ans seulement, tout au plus", ils trouvaient le marché désavantageux. Ensuite on leur proposa l'achat de moteurs fabriqués aux Etats-Unis, et nos pêcheurs énoncèrent une autre objection, l'excessive cherté du moteur américain provenant de l'imposition d'un droit de 35 p. 100. Par suite de ce dégrèvement, nos pêcheurs seront en mesure d'acheter des moteurs américains pour leurs chalutiers, et pourront ainsi tenir tête à leurs rivaux américains.

On a dit que les pêcheurs ne doivent pas former une classe privilégiée. Et pourquoi pas, quand c'est la classe qui souffre le plus par suite des droits surélevés du tarif américain? On ajoute qu'un tarif surélevé est particulièrement favorable aux pêcheurs. Je dis que non. En 1922, au mois de septembre, j'expédiai à New-York quatre wagons de poisson frais. J'avais fait cette expédition pour échapper à l'application du tarif Fordney. Malheureusement, le poisson avait été expédié en transit et l'on me réclama à New-York, un droit de 2c. la livre. Je me rendis sur le quai pour tâcher de vendre mon poisson. Arrivé là, je constatai que les pêcheurs américains y déversaient la même qualité de poisson, sur le même quai, au prix de 1½c. la livre, alors que moi j'avais payé 2c. rien qu'en droits. On voit clairement que le protectionnisme ne protège pas le producteur, mais frappe uniquement le consommateur.

M. LADNER: Je demanderai au ministre ou au député de Cap-Breton-Sud-et-Richmond (M. Kyte) de nous faire connaître le chiffre du droit sur les moteurs à essence.

L'hon. M. ROBB: J'ai déjà donné ce renseignement, mais notre collègue n'était peut-être pas à la séance. Vous voulez désigner les moteurs qui font l'objet de la discussion?

M. LADNER: Oui.

L'hon. M. ROBB: Avant le dépôt des modifications du tarif, le droit était de 15 p. 100, 25 p. 100 et 27½ p. 100. Les nouveaux droits sont 10, 12½ et 15 p. 100. Pour contre-balancer la réduction opérée, le Gouvernement propose un rabais de 50 p. 100 sur les droits qui frappent certains matériaux entrant dans la confection de ces moteurs.

M. LADNER: Pourrait-on nous dire le coût de fabrication de ces moteurs?

M. KYTE: Cela dépend de la force.