

prendre comment il se fait que le ministère tienne le compte du nombre de camions exportés et leur valeur, mais qu'il ne puisse pas nous donner de renseignements en ce qui regarde les machines fabriquées et employées ici. Une des raisons qui me font appeler l'attention sur cette question est que la valeur moyenne de tous les camions automobiles exportés du Canada en 1933 et 1934 était de \$348. Ce prix semble raisonnable pour un camion. Un des camions bon marché fabriqués au Canada est la voiture de livraison d'une demi-tonne, marque Chevrolet, dont le prix est de \$685 à la manufacture d'Oshawa. Je ne pense pas qu'on fabrique de camions plus petits que d'une demi-tonne. En d'autres termes, le prix du camion le meilleur marché du Canada, pris à la manufacture, est de \$337 de plus que la valeur moyenne de tous les camions exportés. Ces chiffres semblent indiquer que nous sommes obligés de payer nos propres camions trop cher. Je pense que le ministre trouvera le moyen, alors qu'il détient le portefeuille des Finances et avant la fin de la session, de réduire les droits sur les camions automobiles. Aujourd'hui, le camion automobile est devenu une machine nécessaire à la ferme. Il a complètement remplacé le wagon de ferme dans bien des régions et nous ne pouvons pas payer des prix si élevés. Je pourrais en dire long au sujet des camions automobiles et des automobiles en général, mais je me contenterai d'insister auprès du ministre afin qu'il fasse en sorte que le prix des camions automobiles soit plus rapproché de celui que payent nos concurrents d'autres pays. Je suis certain que les camions canadiens exportés sont vendus à nos concurrents de l'étranger à un prix inférieur à celui que nous devons payer. Il me semble qu'il n'y a pas de doute sur ce point car ces chiffres semblent l'indiquer.

L'hon. M. RHODES: Mon honorable ami se rappellera que le gouvernement actuel a édicté l'entrée en franchise, sous le régime de la préférence britannique, des voitures automobiles, y compris les camions. Quant à la question générale des automobiles, mon honorable ami ne s'attendra pas que je la discute, vu qu'elle a été renvoyée à la Commission du tarif, qui est actuellement à l'étudier à fond. Jusqu'à ce que celle-ci ait fait son rapport, aucune mesure ne saura être prise.

M. COOTE: L'enquête de la Commission englobe-t-elle les camions?

L'hon. M. RHODES: Oui, toute l'industrie automobile.

(Le numéro est adopté.)

Numéro 1021, du tarif—Tiges laminées de fil de fer ou d'acier, rondes, bobinées, n'excédant [M. Coote.]

pas trois huitièmes de pouce de diamètre, lorsqu'elles sont employées dans la fabrication du fil de fer ou d'acier galvanisé, recourbé ou non, numéros 9, 12 et 13 de jauge, avec variations de ce jauge n'excédant pas quatre millièmes de pouce: drawback, 99 p. 100.

L'hon. M. RHODES: Je propose qu'on y substitue ce qui suit:

Numéro 1021 du tarif—Tiges laminées de fil de fer ou d'acier, rondes, bobinées, n'excédant pas .375 de pouce de diamètre, lorsqu'elles sont importées sous le régime de la préférence britannique et employées dans la fabrication du fil de fer ou d'acier galvanisé, recourbé ou non, mesurant .144, .104 ou .092 de pouce de diamètre, d'une tolérance ne devant pas dépasser .004 de pouce, mais non pas lorsque ce fil est destiné aux lignes télégraphiques ou téléphoniques: drawback, 99 p. 100.

L'hon. M. RALSTON: Quelle est la différence?

L'hon. M. RHODES: Il y est édicté un drawback de 99 p. 100, sous le régime de la préférence britannique, sur cette catégorie de fil de fer à laquelle, remarquera-t-on, le n° 402c du tarif douanier accorde l'entrée en franchise pour la fabrication de fil de fer barbelé.

L'hon. M. RALSTON: En quoi l'article projeté diffère-t-il du présent numéro 1021?

L'hon. M. RHODES: Il est limité à la préférence britannique.

L'hon. M. STEWART (Edmonton): Le drawback?

L'hon. M. RHODES: Oui.

M. CANTLEY: Pourquoi change-t-on les dimensions?

L'hon. M. RHODES: Nous avons pris exactement les mêmes dimensions et jauges qui figurent à l'article du tarif depuis cinq ou six ans. Je ne les ai pas changés par quoi que ce soit que j'ai fait.

M. CANTLEY: Ils ont été changés et je crois que cela prête à confusion. Les jauges britanniques pour le fil de fer n'ont pas changé depuis plus d'un siècle, et je ne vois pas de raison de modifier la description à présent. Je ne sais pas comment vous allez procéder au mesurage.

L'hon. M. RHODES: Je serais le dernier au monde à tenter de discuter cette question avec mon honorable ami de Pictou, qui en a probablement oublié plus que je ne pourrai jamais apprendre. Tout ce que je dis, c'est que j'ai conservé les dimensions telles que je les ai trouvées.

M. CANTLEY: J'estime que vous devriez revenir à l'ancienne méthode.