

une machine neuve aujourd'hui; demain, elle sera d'occasion. Mais quand il l'a achetée elle était neuve, elle n'avait servi à personne avant lui; ce n'était pas une voiture d'occasion. Je ne voudrais pas m'engager dans le domaine de la logique avec mon honorable ami de Weyburn (M. Young), quand bien même je le pourrais, car je me perdrais bientôt dans un dédale. Je lui signalerai cependant que nous interdisons l'importation de machines d'occasion, qu'elles viennent de Grande-Bretagne ou de n'importe quel autre pays.

L'hon. M. MARCIL: L'automobile relève de la province; il faut qu'elle soit munie d'une licence provinciale, que les fonctionnaires provinciaux l'inspectent, et ainsi de suite.

L'hon. M. RHODES: Parfaitement, mais elle ne peut entrer au Canada sans l'intervention de l'autorité fédérale.

L'hon. M. MARCIL: Mais dès qu'elle prend la route, elle tombe sous l'autorité provinciale.

L'hon. M. RALSTON: Mon honorable ami le ministre a jeté un grave blâme sur plusieurs députés cet après-midi à propos d'automobiles d'occasion. Je conduis moi-même une voiture vieille de sept ans; j'imagine qu'il en est de même de plusieurs de mes collègues de l'entourage de mon honorable ami, et nous ne croyons pas que nous mettons en danger la vie des citoyens. J'ai pris la parole pour demander au ministre à quoi s'appliquent les règlements que comportent le numéro dont il s'agit. Mon honorable ami remarquera que les dispositions de ce numéro s'appliquent en vertu de règlements qui seront édictés par le ministre.

L'hon. M. RHODES: Je voudrais dire à l'honorable député que je suis précisément dans la même situation que lui en fait d'automobiles; ma voiture, je l'ai aussi depuis sept ans, mais elle est encore en assez bon état. Je faisais allusion à des voitures en bien plus mauvais ordre que celle que je conduis aujourd'hui, et en somme bien inférieure à celle que possède actuellement l'honorable député de Shelburne-Yarmouth. La raison d'être de ces règlements vient de ce que l'importation d'avions constitue une importation particulière. Le transport ne s'en effectue ni par chemins de fer ni par navires, mais très souvent par la voie des airs. Il faut qu'il y ait des règlements pour les obliger d'atterrir à des endroits particuliers, de subir telle ou telle inspection, de faire leurs déclarations à telle ou telle personne, de subir l'inspection douanière, et ainsi de suite. Telle est la raison d'être de ces règlements.

[L'hon. M. Rhodes.]

L'hon. M. RALSTON: Ils ne portent aucunement sur les droits?

L'hon. M. RHODES: Non, pas du tout.

L'hon. M. RALSTON: Ils n'autorisent pas l'exclusion de certains avions?

L'hon. M. RHODES: Non.

M. POULIOT: Quel revenu a rapporté ce 10 p. 100, du jour où il a été imposé jusqu'à ce jour?

L'hon. M. RHODES: Ce renseignement me fait présentement défaut, mais je puis l'obtenir du ministère du Revenu national.

M. POULIOT: Je suppose que si ce droit disparaissait il ne resterait plus d'argent pour le menu drilage sur la propriété d'un ministre?

M. COOTE: Le ministre pourrait-il nous dire le nombre et la valeur des avions fabriqués au Canada en 1934? Il nous a donné des statistiques sur les importations.

L'hon. M. RHODES: Les renseignements les plus récents que je possède portent sur l'année 1932. Ils indiquent que les avions et les hydravions fabriqués au Canada représentent une valeur de \$128,000, et les parties et pièces de rechange, une valeur de \$138,000. Ce sont les renseignements les plus récents à ma portée, mais je présume qu'il doit en exister de plus à date et qui me manquent.

M. COOTE: Je n'ai qu'un mot de plus à ajouter au sujet des droits sur les avions. Le Canada n'a ni chemins de fer ni routes carrossables dans une grande partie de son territoire. Je fais allusion à cette région du Canada parfois appelée extrême nord. Les avions qui servent à l'exploration de cette région doivent transporter des quantités considérables de provisions. Souvent ils deviennent de véritables véhicules à marchandises. Sans prétendre en savoir plus que ce que l'on m'a appris, je désire répéter au ministre ce que d'autres lui ont dit avant moi, que les avions de provenance américaine sont bien mieux adaptés à cette sorte de travail que ceux qui nous viennent d'Angleterre. Les déclarations faites au sujet des automobiles m'ont fort intéressé. Je crois que les droits sur les avions sont à peu près les mêmes que ceux qui frappent les automobiles. Je crois que les automobiles de fabrication anglaise entrent au pays en franchise, ce qui n'empêche cependant pas les prix de rester exorbitants au Canada. Certes, ces prix doivent être de beaucoup trop élevés, puisque des ministres et des anciens ministres ont des voitures de sept ans. Nombreux aussi sont ceux qui, parmi nous, ont de vieilles voitures, mais ce n'est qu'un signe des temps.