

comité qui a procédé à une enquête sur les prix des machines agricoles de provenance étrangère. J'espère que l'adoption de ce rapport par la Chambre sera suivie de mesures draconiennes destinées à abaisser les prix de ces machines. En 1935, les machines agricoles importées étaient assujetties à un droit de 25 p. 100. A cette époque, la lieuse International-McCormick-Deering de 8 pieds coûtait \$272.50 comptant, livrée à la gare la plus rapprochée. A la session de 1936, le droit était réduit de 25 p. 100 à 7½ p. 100, mais, malgré ce dégrèvement de 17½ p. 100, celui qui avait à acheter une lieuse pour sa moisson de 1936 devait la payer \$290, soit \$17.50 de plus. Nous sommes tous allés à l'école, les uns peut-être plus longtemps que les autres; cependant, aucun mode de calcul ne nous permet d'arriver à une telle augmentation à la suite d'un abaissement des droits de 17½ p. 100.

En 1935, l'International Harvester Company a réalisé un bénéfice de \$19,618,000. En 1936, apparemment en conséquence du dégrèvement douanier et d'un relèvement de prix, son bénéfice a atteint \$29,760,000. Il ressort d'une enquête effectuée à cette époque, que cette maison possédait en outre une caisse secrète de 40 millions qu'elle avait dissimulée jusqu'alors. Pour ce motif et pour d'autres encore, nous avons l'espoir que le Gouvernement remplira au moins une de ses promesses et fera quelque chose au sujet des prix des machines agricoles importées.

Je passe maintenant aux prix des automobiles. Bien qu'il existe des fabriques d'automobiles dans l'Ontario et que les frais de transport ajoutent peu au prix de revient, les automobiles, personne ne l'ignore, se vendent beaucoup plus cher au Canada qu'aux Etats-Unis. Mais, à cause de nos subventions aux manufacturiers, ces prix se maintiennent. Ceux parmi nous qui habitent dans l'Ouest ont à acquitter des frais de transport considérables sur une voiture légère de marque ordinaire. La Chevrolet, par exemple, nous coûte en frais de transport \$135, en plus du prix que nous acquittons en Ontario. L'Est est donc mieux partagé que nous à cet égard. Vu le prix que nous coûtent nos voitures et la protection douanière dont jouissent les constructeurs d'automobiles canadiens, j'ai lu avec intérêt la dépêche suivante parue dans l'*Edmonton Journal* du 10 janvier 1938:

Washington, 10 janvier. Un comité du Congrès a donné au public un aperçu des appointements des industriels, acteurs de cinéma et financiers les mieux rémunérés aux Etats-Unis en 1936. Le comité a révélé dimanche qu'Alfred P. Sloan, fils, de la General Motors, se place en tête de la liste, avec des appointements de \$561,311. Il ressort du rapport que 34 personnes ont touché plus de \$300,000 chacune au cours de l'année, et neuf de ces personnes sont des

dirigeants de la General Motors Corporation. William S. Knudsen, le vice-président, arrive deuxième, avec des appointements de \$459,878. Le rapport montre que 336 employés de la General Motors Corporation ont touché \$15,000 et plus, et que 56 d'entre eux ont touché au moins \$50,000.

Considérant, d'un côté, les conditions qui règnent au Canada en ce moment, les millions de dollars versés en secours ou imputés sur les années à venir, et, de l'autre côté, les appointements que je viens de porter à la connaissance de la Chambre, le Gouvernement ne trouverait-il pas là une autre occasion d'abaisser le tarif et de mettre un peu d'argent dans les goussets du contribuable,—la plupart d'entre nous n'en avons presque plus—de remplir ses goussets pour une fois.

Nos voitures nous coûtent beaucoup en essence. Sur ce point, ce n'est pas sans intérêt que je pris connaissance de ce qui se passa l'autre jour à la Commission du tarif. Voici ce que disait l'*Ottawa Journal* du 5 février 1938:

De nombreux postes de distribution d'essence de Montréal trichent les automobilistes de la ville sur la mesure. Voilà ce qu'a prétendu vendredi, devant la Commission du tarif, Charles G. Austin, représentant de la Joy Oil Company, de Montréal et Toronto. Austin a déclaré que sa compagnie envoya une voiture munie d'un réservoir spécial, acheter de l'essence à 75 postes de Montréal. L'essence achetée allait dans un autre réservoir. A 68 postes sur les 75, la mesure fut déficitaire, le déficit allant dans plusieurs cas d'un à trois gallons sur un achat de cinq gallons.

Le témoin a prétendu que le mal est apparu, soi-disant, lorsque les grandes sociétés pétrolières abandonnèrent la vente au détail et louèrent leurs postes de distribution à des particuliers.

"C'est là ce à quoi je m'attendrais en définitive et partout, à moins que le nombre de postes ne soit sensiblement réduit", a déclaré le président, M. George Sedgwick. "Si le fardeau est imposé aux locataires des postes, alors c'est sur eux que retombe la perte. Il faut que quelqu'un fasse les frais de ce mode idiot de distribution. Si ce n'est pas les compagnies, il faut bien que ce soit les locataires des postes."

Voilà encore un abus auquel il est possible d'apporter remède, je crois, si l'on prend l'initiative voulue. Il existe dans nos statuts des lois régissant les poids et mesures et pourtant un cas aussi manifeste que celui-ci, où on donne une mesure déficitaire à 68 postes sur 75, variant d'un à trois gallons sur un achat de cinq gallons, laisse croire à une pratique assez répandue qui consiste à ne pas donner la mesure. Et pour pousser l'enquête un peu plus avant, j'inviterais le Gouvernement, s'il a l'intention d'agir du tout, à vérifier ce que contiennent les barils fournis dans les diverses parties du pays. J'ai fait dans le passé des achats assez considérables de gazoline au baril, et ce n'est rien d'inusité de constater que l'essence n'atteint qu'à six