

peut-être le ministre sera-t-il assez bon de nous le dire. Il serait peut-être sage de demander à la Commission du tarif s'il ne serait pas à propos de laisser entrer en franchise les avions et les pièces de ces derniers. Il ne semble pas raisonnable de punir le service aérien du Canada, surtout en ce moment, en imposant des droits comparativement élevés sur les machines importées des Etats-Unis. Ce sont les machines du type que l'on fabrique aux Etats-Unis qui conviennent le mieux aux besoins de notre pays. J'espère que le ministre songera à référer cette question à la Commission du tarif afin de voir si oui ou non il ne vaudrait pas mieux abolir ces droits entièrement.

L'hon. M. RHODES: D'abord je ferai observer qu'il n'y a eu ni augmentation ni diminution dans le tarif général pour les motifs que j'ai indiqués à l'époque et que tout le monde reconnaîtra. On notera aussi que nous acceptons maintenant en franchise les avions de Grande-Bretagne qui auparavant étaient taxés. Nous donnons donc une préférence à la Grande-Bretagne. Personnellement je ne prétends pas pouvoir dire si les appareils de Grande-Bretagne sont meilleurs que ceux qui viennent des autres pays, mais je serais très surpris si la Grande-Bretagne, si avancée qu'elle est en mécanique et en aéronautique, n'était pas en mesure de faire concurrence aux autres pays. Si elle en est incapable en ce moment je suis sûr qu'elle pourra le faire bientôt. Il est possible qu'il y ait un certain modèle d'avion qui soit mieux adapté aux conditions du continent nord-américain et qui exige certaines qualités qui ne seraient pas essentielles pour les appareils en usage sur le continent européen. C'est possible, mais s'il en est ainsi, je suis sûr que la Grande-Bretagne, ayant l'avantage d'exporter en franchise ses appareils au Canada, fera en sorte de fournir les appareils qui conviendront à ce marché. Je me suis laissé dire par des aviateurs que deux modèles d'appareils anglais, le De Havilland et le Bristol, sont tout à fait satisfaisants et égalent n'importe quelle machine au monde.

Mon honorable ami a demandé si les appareils dont se sert le Gouvernement étaient frappés d'un droit de douane. Ils le sont, car le Gouvernement est obligé de payer comme les autres.

Je ne crois pas pouvoir en dire plus long. Peut-être plus tard pourra-t-on discuter la question de l'entrée en franchise des avions sous le tarif intermédiaire et le tarif général. Mais en attendant, je ferai remarquer que nous avons fait assez en les laissant entrer en franchise de la métropole, donnant ainsi à la Grande-Bretagne une occasion d'augmenter ses débouchés chez-nous.

[M. Coote.]

L'hon. M. STEWART (Edmonton): Puis-je demander pourquoi les moteurs sont exclus?

L'hon. M. RHODES: Ils sont à part dans le tarif.

L'hon. M. STEWART (Edmonton): Entrent-ils aussi en franchise?

L'hon. M. RHODES: Oui.

M. COOTE: Qu'on me permette d'ajouter un mot. Sans doute il se fabrique en Angleterre d'aussi bonnes machines qu'ailleurs. Je signale tout simplement au ministre ce qui m'a été dit par deux hommes, dont l'un a servi pendant des années dans le corps d'aviation et l'autre à titre particulier. Ils prétendent que le genre d'appareils le plus usité au Canada peut se trouver plus facilement aux Etats-Unis qu'en Angleterre. Autrement dit, le trafic du Canada, autant pour les voyageurs que pour les marchandises, est très semblable à celui des Etats-Unis et les machines qui conviennent à ce service diffèrent de celles dont on se sert habituellement en Angleterre; cela dépend de la manière dont on fait les affaires, de la longueur des voyages et du genre de marchandises qu'il s'agit de transporter. Puis il y a la question de la difficulté qu'on éprouve à faire réparer une machine d'un modèle anglais. Lorsque c'est une machine américaine, on peut toujours se procurer des pièces détachées, disons à New-York ou Chicago, mais pas plus loin. Lorsque c'est une machine anglaise, s'il s'agit d'une pièce sortant de l'ordinaire, on peut attendre des semaines avant de l'obtenir et pendant ce temps-là l'appareil est immobilisé. Certes nous ne pouvons pas espérer de créer une industrie d'aviation au Canada. Puisqu'il en est ainsi et que l'aviation éprouve des difficultés à l'heure actuelle—c'est un service que l'on devrait pourtant encourager au Canada—je crois qu'il serait à propos de demander à la commission du tarif d'étudier comme il faut la situation, afin que nous puissions profiter des avis des techniciens qu'elle peut obtenir et que, naturellement nous ne pouvons pas avoir.

L'hon. M. RHODES: Mon honorable ami a mis à jour une difficulté qui ne se limite pas à l'industrie de l'aéronautique; les Anglais qui veulent pénétrer sur le marché canadien l'éprouvent tous. L'une des raisons, la principale sans doute, pour laquelle les consommateurs canadiens préfèrent les produits américains, c'est qu'ils peuvent se procurer les pièces de rechange très vite. C'est une des difficultés qui ont empêché l'Angleterre de s'emparer d'une aussi grande partie du marché que le tarif douanier le lui permettrait. Mais je constate avec plaisir que les Anglais modifient leur façon de voir. Ils commencent à comprendre que, pour jouir du marché que