

Les chiffres ci-dessus mentionnés font voir que le rendement de l'industrie de l'automobile accuse une augmentation constante d'année en année; en 1925, il s'est fabriqué 25,000 automobiles et autocamions de plus au Canada qu'au cours des années comprises entre 1904 et 1916. Il est donc évident, monsieur l'Orateur, qu'il s'agit d'une industrie qui est sortie des langes de l'enfance et qui peut se passer de l'assistance d'un tarif élevé; elle a atteint un point où elle est en mesure de se protéger elle-même jusqu'à un certain point contre toute concurrence. L'augmentation qu'accuse le chiffre des exportations d'automobiles et d'autocamions fait voir que les manufacturiers ne dépendent pas absolument du marché canadien pour écouler leurs produits; ils ont au contraire de vastes débouchés à l'étranger. J'ai cité des chiffres tout à l'heure établissant que les fabriques canadiennes exportent à l'étranger de 40 à 42 p. 100 de leur rendement total. Ces voitures sont exportées sous le régime de conditions très favorables et je suis convaincu que les fabricants réalisent des bénéfices raisonnables de ce chef.

Et pour ramener le problème de l'achat d'une automobile au point de vue concret, est-il possible de rencontrer un homme ayant acheté une voiture depuis trois ou quatre ans qui, une fois le marché conclu, n'a pas tiré la conclusion qu'il l'avait payée trop cher et que le manufacturier a réalisé des bénéfices trop élevés? Si mes renseignements sont exacts,—et j'ai tout lieu de croire qu'ils le sont,—les manufacturiers d'automobiles canadiens ne font pas un sou de crédit; avec eux, il faut faire les affaires au comptant. Je comprends que si vous commandez une automobile par l'intermédiaire d'un agent local—peu importe quelle marque d'automobile—il doit aller la chercher à la fabrique ou il la fait expédier par chemin de fer et doit la payer comptant avant d'en prendre livraison. S'il va chercher cinq automobiles il doit les payer avant qu'elles quittent la fabrique; si elles sont expédiées par voie ferrée, une traite à vue accompagne la lettre de voiture. En conséquence le fabricant ne court aucun risque par suite de dettes en souffrance et c'est le malheureux agent local qui doit supporter les risques. Son client peut ne pas le payer comptant; il peut être forcé d'accepter des billets à échéances variables; il accepte ce risque comme aussi le risque des pertes sur les voitures d'occasion. La situation du fabricant d'automobiles est donc différente de celle du fabricant de tout autre article; il ne fait affaires qu'au comptant et cela constitue un avantage marqué. Quiconque est dans les affaires sait que si un fabricant n'a

[M. Sanderson.]

pas de dettes en souffrance dans ses livres et n'a pas à accorder de crédit il peut vendre son produit bien meilleur marché que s'il accorde beaucoup de crédit et doit attendre pour ses rentrées et échéances.

Peut-être mes remarques ont-elles lassé la Chambre. J'ai parlé plus longuement que je ne le voulais, mais je désire bien définir mon attitude regardant cette question de la diminution des droits sur les automobiles. Si je croyais sincèrement que cette réduction dans le tarif puisse causer des désastres et faire chômer des milliers d'ouvriers en forçant les fabricants à fermer leurs usines, j'hésiterais à lui accorder mon appui. Mas je ne vois pas de raison qui cause le chômage des ouvriers; je ne vois pas pourquoi les fabricants ne peuvent pas continuer les affaires et réaliser des bénéfices. Ils n'ont pas besoin de diminuer les salaires de leurs employés; ils peuvent menacer de le faire; ils ont déjà tenté de nous tromper en fermant leurs ateliers, mais j'espère sincèrement qu'un tel événement ne se produira pas en réalité. Si cela arrivait ce serait que la politique est entrée dans la question, chose fort regrettable pour le pays. Néanmoins, je suis d'avis que le Gouvernement avait raison de faire cette réduction et je pense aussi que la plupart des gens, sans tenir compte de leur politique, approuveront aussi cette décision.

Je remercie la Chambre de sa complaisance et de la patience dont elle a fait preuve en écoutant mes remarques quelque peu décousues.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance

M. R. L. BAKER (Toronto-Nord-Est)
(Texte): Monsieur l'Orateur, avec votre aimable permission, je voudrais avoir l'honneur d'adresser la parole sur la question qui fait le sujet de ce débat, et comme c'est la première occasion que j'ai de parler en cette enceinte, je sollicite votre indulgence et celle de la Chambre. Mais avant de le faire, monsieur l'Orateur, je désire vous présenter mes compliments et vous offrir mes félicitations pour la haute position que vous occupez comme premier représentant fédéral du Canada. Je désire aussi féliciter les honorables députés de cette Chambre du choix qu'ils ont fait d'un homme d'une telle dignité, d'une telle courtoisie, d'une telle habileté et d'un tel esprit de justice comme Orateur de ce Parlement pour un second terme. J'espère que vous vivrez longtemps pour exercer cette fonction; mais que, bientôt, les honorables députés de ce côté-ci