

M. CAHAN: L'honorable député veut-il me permettre une question?

M. EVANS: Un instant, s'il vous plaît. Je le répète, dès que nos amis les protectionnistes disent qu'aucun article ne peut être vendu sur les marchés de l'univers à son propre mérite, ils reconnaissent qu'avec la matière première et la main-d'œuvre requises pour sa fabrication, cet article a moins de valeur une fois fini qu'auparavant.

M. CAHAN: L'autre soir, j'ai fait observer...

Divers MEMBRES: Posez votre question.

M. CAHAN: Je pose ma question. L'autre soir, j'ai fait observer qu'en une seule année l'industrie du fer et de l'acier au Canada a produit en articles finis 460 millions. Je demande si cette somme ne contribue pas totalement à la richesse du pays aussi bien que 460 millions de blé.

Divers MEMBRES: Non.

M. EVANS: Mais dans la même déclaration l'honorable député a dit que l'industrie de l'acier ne pouvait subsister par elle-même.

M. CAHAN: Je n'ai pas dit cela.

M. EVANS: Qu'elle ne pouvait subsister par elle-même. Son unique argument était la nécessité de la protection. Alors cette industrie n'est pas rémunératrice au Canada, et les cultivateurs, engagés dans l'industrie fondamentale de ce pays, feraient mieux d'acheter leurs instruments aratoires à l'étranger où ils doivent vendre leurs produits.

M. CAHAN: Dans quelle proportion les produits agricoles du Canada sont-ils exportés?

M. EVANS: Environ 72 ou 73 p. 100.

M. CAHAN: Loin de là; cette proportion se rapproche plus 20 p. 100.

M. EVANS: Cette année, il nous faudra écouler 400,000,000 de boisseau de blé lorsque la récolte sera terminée.

M. CAHAN: Oui, mais pas en dehors du pays.

M. EVANS: Oui, c'est ce que je veux dire. Mais continuons. Plusieurs protectionnistes prétendent que le droit dont ils ont besoin sur les automobiles est juste suffisant pour conserver le marché domestique aux automobiles canadiennes, ou le besoin de compenser la construction moins chère aux États-Unis, qui sont plus près des matières premières, à cause de la production en masse, et ainsi de suite. Eh bien! que mes amis

les protectionnistes me permettent de leur soumettre ce problème. En 1924, nous avons exporté pour plus de 31 millions d'automobiles. Sans contredit, la concurrence des Américains doit être aussi forte à l'étranger qu'au pays même.

M. MURPHY: Pas nécessairement. Les voitures canadiennes ont une préférence sur ce marché.

M. EVANS: Pas du tout. En 1924, nous avons exporté des automobiles dans soixante-dix pays, dont plusieurs en dehors de l'empire britannique.

M. CAHAN: Dans lequel de ces pays nos automobiles ne jouissaient-elles pas d'une préférence par rapport aux voitures américaines?

M. EVANS: Dans aucun des pays en question.

M. CAHAN: Dans presque tous les pays où nos automobiles ont été exportées.

M. EVANS: Le fait que nous avons exporté à l'étranger des automobiles jusqu'à concurrence de 31 millions constitue un autre aveu de l'inutilité du tarif douanier; si non, on s'en sert pour assurer des bénéfices aux manufacturiers aussi bien sur les voitures qu'ils exportent à l'étranger que sur celles qu'ils écoulent sur le marché domestique.

Certain adepte de la doctrine conservatrice, ou protectionniste, pourra peut-être expliquer jusqu'à quel point nos fabricants d'automobiles utilisent le tarif douanier ou la taxe d'importation pour exploiter la consommation sur le marché domestique de sorte qu'ils sont assurés d'un bon bénéfice sur l'ensemble du rendement de leurs fabriques, peu importe que les automobiles soient vendues sur le marché domestique ou à l'étranger. Voilà une question à laquelle j'aimerais que quelqu'un réponde. Je le répète, si le commerce d'exportation des automobiles canadiennes se fait aux dépens du contribuable du Canada, il est grand temps que le public soit soulagé du poids de ce fardeau. Lorsque les livres des fabricants d'automobiles seront examinés par la commission consultative du tarif, j'espère que nous pourrons jeter quelque jour sur cette question. Peut-être cependant, que le prochain avocat du système des subventions douanières nous fournira quelques explications sur ce sujet.

Je le répète toutefois, de deux choses l'une: ou le fabricant d'automobiles n'a pas besoin de protection sur le marché canadien, ou il se sert du tarif douanier pour exploiter le consommateur de manière à être en mesure d'abaisser les prix ou de faire face à la concurrence étrangère. On a manifesté beaucoup