

coûte moins cher aux Américains d'expédier leur pétrole à l'Est canadien.

Nous ne pouvons nous isoler dans la conjoncture économique actuelle. Les soi-disant nationalistes, qui proclament: «Le Canada d'abord» et qui disent que nous devons tout garder à l'intérieur de nos frontières, prêchent une philosophie dépassée. Nous devenons de plus en plus industrialisés. Nous avons assez d'énergie pour en exporter, car c'est une denrée excédentaire, mais nous devons nous assurer que son coût s'équilibre avec celui des États-Unis, de façon que nos intérêts soient sauvegardés.

Lorsque nous nous attaquons à ce programme, surtout si l'on considère l'instabilité de cette industrie, nous nous attaquons à nous-même. Si le pétrole et les industries des céréales de l'Ouest canadien échouent, toute notre économie s'en ressentira. Ce sont nos meilleurs moyens d'équilibrer notre commerce avec les États-Unis et tout le monde devrait le reconnaître. A cet égard, je souscris pleinement à l'attitude du gouvernement, mais encore une fois, j'exhorte le ministre à aller à Calgary et à parler aux représentants de l'industrie pétrolière. Il devrait essayer de connaître ses problèmes, de se renseigner sur l'industrie et même de consacrer ses énergies à s'assurer que nos objectifs d'exportation augmentent chaque année.

Lorsqu'une installation de forage est au repos en Alberta ou en Saskatchewan, qui en souffre? Pas seulement la direction, mais les ouvriers et en fin de compte, tout le monde. Je tiens à dire à mes bons amis du Nouveau parti démocratique qui représentent les intérêts ouvriers—bien entendu, les intérêts ouvriers doivent avoir une voix—qu'ils doivent comprendre que s'ils font disparaître cette industrie, ce sont des milliers d'emplois au Canada qui disparaîtront. Il faut qu'il y ait un équilibre.

Je pourrais vous donner un exemple: l'industrie houillère dans l'Ouest du Canada. Autrefois, il y avait six à sept mines en opération dans la vallée Drumheller; aujourd'hui, il n'en reste qu'une qui tente désespérément de ne pas fermer. Des hommes vivent dans la pauvreté, dans notre pays qui connaît la prospérité. C'est seulement quand le capital et le patronat prospèrent que les ouvriers peuvent gagner leur vie décemment.

J'ai parlé plus longtemps que j'en avais l'intention, monsieur le président. J'espère que le ministre tiendra compte de certains points que je viens de mentionner. S'il se rend à mes suggestions, sa réputation grandira et il peut déjà entrevoir un brillant avenir pour lui et pour le Canada.

M. Winch: Si le Canada se développe, ce dont on ne peut douter, il est certain que les ports sur la côte de l'Atlantique verront aug-

menter le volume des exportations et des importations qui y passent. J'ajoute, monsieur le président, qu'on ne peut nier que, dans les années à venir, c'est surtout par-delà la Pacifique que les échanges commerciaux du Canada augmenteront le plus. L'URSS nous achètera plus de blé qui sera expédié par le Pacifique, parce que l'Union soviétique ne possède sur la côte de l'Atlantique qu'un seul port, trop petit, et qui est ouvert l'année durant. Par-delà la côte du Pacifique, il y a la Chine, le Japon et l'Australasie, et nos échanges commerciaux avec ces pays s'accroîtront considérablement. Le ministre du Commerce y voit déjà sans doute.

• (1.30 p.m.)

Il ne suffit pas de tenter d'accroître nos exportations et nos importations, il nous faut aussi les installations nécessaires, et pas seulement pour le blé ou les céréales; je veux parler des installations pour manutentionner les expéditions de denrées en vrac, surtout sur la côte du Pacifique où des navires d'une capacité de 175,000 tonnes font escale à nos ports. En fait, j'ai lu la semaine dernière encore que deux contrats ont été adjugés pour la construction de navires d'une capacité de 225,000 tonnes.

Aussi, monsieur le président, quand nous songeons aux échanges commerciaux, nous devons songer non seulement aux objectifs que le ministre du Commerce envisage peut-être, mais aussi aux installations requises pour manutentionner un volume grandissant d'importations et d'exportations.

Il ne faut pas oublier non plus la concurrence. Voici la situation sur la côte du Pacifique. Vancouver et New-Westminster surtout sont tout près des ports de Portland, Seattle et San Francisco. En 1924, le gouvernement de l'époque a construit le quai de Ballantyne. J'y ai même travaillé à titre d'apprenti électricien. Il a ensuite imposé des droits de 3c. la tonne pour l'usage des installations portuaires afin d'en acquitter le coût. C'est chose faite depuis longtemps, et plus d'une fois, mais on perçoit encore ces droits de 3c. la tonne.

Les ports du Pacifique, à Vancouver, New-Westminster, Victoria et Prince-Rupert devraient pouvoir envisager un avenir serein, mais parce qu'il faut trois, quatre ou cinq ans pour construire des installations portuaires et à cause de ces droits supplémentaires au port de Vancouver, le ministre du Commerce, dont je ne mets pas en doute la sincérité, doit comprendre qu'il ne suffit pas de vendre des marchandises. Il faut avoir les installations requises sur la côte du Pacifique. Par le passé, les gouvernements tant libéraux que conservateurs ont fait à Vancouver et à la Colombie-Britannique maintes promesses qui, malheureusement, dans l'ensemble, n'ont pas été