

**M. Woolliams:** Ma foi, quand j'entends «rappelés» je présume que c'est pour demain matin, pas pour l'an prochain. On m'a dit qu'ils avaient été licenciés pour un mois ou deux. Ceci relève du ministre. Je crois qu'on se propose de fermer les ateliers de Calgary. Qu'advient-il alors de ces ouvriers? La plupart ont plus de 45 ans, certains sont quinquagénaires et même sexagénaires. Il est facile au ministre de dire qu'ils pourront déménager et se trouver un autre emploi. Tout le monde sait combien il est difficile aux hommes de plus de 45 ans de se trouver du travail; en règle générale il leur est presque impossible de changer d'emploi, de nos jours.

Nous savons tous ce qui est arrivé à Winnipeg, quand Air Canada a installé ailleurs ses ateliers. Je crois que la chose se répète, cette fois avec le Pacifique-Canadien. J'ai appris qu'il allait confier la réparation de ses gros diesels à la General Motors. C'est un premier pas vers la désaffectation de ses propres ateliers. Pourquoi a-t-on renvoyé ces hommes? Je parle de corrélation, et j'entends relier les points de mon discours aujourd'hui. Je vais vous dire pourquoi, monsieur le président. C'est que le ministre du Commerce n'a pas dit à la Chambre toute la vérité au sujet du blé.

Les employés en question s'occupaient de réparer les wagons qui amènent le blé à Vancouver et aux Grands lacs. Aujourd'hui, on ne transporte pas de blé; les wagons s'accumulent partout sur les voies de garage de l'ouest du Canada. Le blé s'entasse dans les fermes, et la demande de wagons a baissé en conséquence. Selon le *Globe and Mail*, les cultivateurs sont subventionnés. Son rédacteur devrait faire une tournée dans l'Ouest. Il n'aurait plus à se tracasser au sujet des dollars qui bourrent les goussets des cultivateurs, car le blé ne se vend pas. L'autre soir, on a entendu des propos éloquentes à ce sujet de la bouche de certains députés de l'Ouest. Il se peut que le Pacifique-Canadien invoque la situation actuelle comme prétexte pour désaffecter ses ateliers et adjuger ses travaux de réparation à la General Motors.

Je le signale au ministre: lorsque 1,000 hommes perdent leur emploi dans une ville de 250,000 âmes, le choc se ressent. Et pour la région d'Ogden même, c'est une question de vie ou de mort économique. Notre problème ne touche pas le seul ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. L'honorable député est, je crois, l'un des chefs de son parti au Québec. Il est chef ou lieutenant du parti libéral de la province. C'est très bien de réunir des responsabilités nombreuses sous un même toit, mais le ministre des Finances

et le ministre du Commerce ne veulent pas être francs. Le ministre du Commerce, pour qui j'éprouve beaucoup d'affection, est allé aux États-Unis et a déclaré: «Que faites-vous là, vous manquez à votre parole envers 52 nations en expédiant du blé à des prix inférieurs, enlevant par là au Canada et à d'autres pays leurs marchés d'exportation.» J'ai posé des questions sans arrêt là-dessus quand l'ancien ministre des Transports était parmi nous, et on m'a coupé la parole. C'était le grand parlementaire Jack Pickersgill, qui a pu quitter la Chambre et se trouver un emploi à \$40,000 par an. Je l'ai mis en garde à propos d'une autre question. Qu'il me soit permis de lire ceci au ministre. L'honorable représentant est sans reproche là-dessus et je me fais son avocat ce soir. Il essaie de faire son travail, mais il supporte le fardeau que ces gens-là ont placé sur ses épaules. Écoutez ce que nous dit le *Financial Post*:

• (6.10 p.m.)

Les États-Unis ont réussi à obtenir du Japon un contrat à long terme pour l'exportation de houille cokéifiée servant à l'industrie métallurgique, en triomphant de la concurrence du Canada, de l'Australie...

Le facteur clé de cette réussite des États-Unis...

Quel était ce facteur clé? Je déclare au ministre que l'incurie règne parmi ses collègues du cabinet.

.. elle peut rapporter 1 milliard et demi de dollars au cours des dix prochaines années...c'est le coût du transport, qui accable les exploitants des houillères de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. On a ssuré le Japon de la stabilité des tarifs-marchandises...

Cette assurance a été donnée par les États-Unis. Qu'a-t-il fait, le Pacifique-Canadien avec ce contrat? Je l'ai demandé plus d'une fois à M. Pickersgill lorsqu'il était ministre des Transports. Il m'a répondu que le Pacifique-Canadien était une société privée et qu'il n'avait pas le droit de se mêler de ses affaires. Il n'est plus ici, ayant réussi à décrocher un poste de gros bonnet, rapportant \$40,000 par année. Si un conservateur avait proposé un bill créant pour lui-même un poste de \$40,000 par an, la presse aurait foisonné de gros titres. Mais il nous faut paraître-il regarder M. Pickersgill avec grand respect dans ses nouvelles fonctions.

Le Pacifique-Canadien transportait la houille de Michel (Colombie-Britannique) à Vancouver mais la société américaine Great Northern Railway a demandé la permission de construire un tronçon de 30 milles reliant Michel aux États-Unis et s'est engagée à transporter le charbon à un tiers du tarif alors en cours. Le Pacifique-Canadien est resté indifférent et n'a pas modifié ses tarifs.