

ferme et Terre-Neuve. Avec l'achèvement de la route transcanadienne dans la province de Terre-Neuve et l'accroissement général du trafic-marchandises, ces mesures importantes sont devenues nécessaires pour permettre d'absorber le trafic prévu. Ces améliorations dans le service entre le continent et Terre-Neuve vont nécessairement se répercuter sur l'emploi. Certains emplois existants vont diminuer, mais de nouveaux emplois seront créés et les collectivités que l'accroissement du trafic touchera, en retireront de grands avantages économiques.

Je voudrais que le ministre renseigne la Chambre sur le nombre d'emplois qui seront créés et sur la nature des avantages économiques dont les collectivités bénéficieront. Que va-t-on faire pour tous les hommes qui vont être licenciés? Le seul renseignement obtenu du ministre nous est parvenu quand il a pris la parole lors d'une réunion du *board of trade* de Sydney-Nord en 1964. Il s'est bien amusé et il a fait un charmant discours. Il a très bien parlé, fait un bon repas, révélé quels transbordeurs allaient être introduits à Sydney-Nord, recueilli toutes les ovations et tous les applaudissements, mais il n'a pas mentionné que le transbordeur serait un transbordeur de wagons et que tant d'emplois seraient ainsi supprimés.

Il s'est plaint, la semaine dernière, de ce que certains membres de l'opposition officielle et du Nouveau parti démocratique aient laissé entendre qu'il faisait peut-être des cachotteries au sujet des négociations relatives aux chaînes de télévision et ainsi de suite. Néanmoins, dans le cas dont il s'agit ici, il nous a joué, tout comme dans le cas de la télévision, le jeu de celui qui ne veut pas divulguer son secret, car pendant des mois il a refusé de dire au syndicat, à moi-même ou encore aux intéressés, ce qui allait arriver au juste.

A la suite de la visite du ministre, les employés des chemins de fer Nationaux du Canada ont reçu une lettre de la part de M. E. J. Cooke, administrateur général de la région atlantique. J'en ai reçu une copie, accompagnée d'une lettre confirmative, de M. H. J. Grayston, vice-président de la région atlantique. Au cours d'une réunion, en compagnie du maire de la ville et des autres représentants intéressés, on nous a appris que 675 personnes, en moyenne, avaient été employées aux quais de Sydney-Nord au cours de l'année dernière.

Je voudrais vous faire part de l'extrait suivant d'une lettre envoyée par M. E. J. Cooke aux employés du National-Canadien:

Il me semble que, lorsque tous les changements auront été effectués avant la fin de 1968, il y aura environ 100 débardeurs pour le service de Sydney-Nord. Vous savez pour la plupart que la mise en service du *Patrick Morris* et le récent règlement de la grève des débardeurs à Saint-Jean entraînent une réduction de personnel. Pourvu que le

trafic actuel demeure le même, aucune autre réduction importante n'est prévue avant l'automne de 1967, saison où le transbordeur de wagons doit commencer à fonctionner. Une nouvelle réduction de personnel aura lieu à la fin de 1968 lorsque le *Patrick Morris* commencera à servir comme transbordeur de wagons, de camions et de passagers.

A la suite de cette réunion, M. Grayston a dit qu'une fois les changements effectués, on n'aurait plus besoin que de 100 des 675 employés. A Port-aux-Basques, 226 emplois seraient supprimés, à Argentia, 102, et le nombre des employés de la Fraternité canadienne des cheminots, employés de transport et autres ouvriers serait réduit de 62 à 40. Les ateliers emploient actuellement 22 ouvriers spécialisés. Quand les changements prévus se produiront, ils n'en emploieront que 10.

Si, malgré les erreurs possibles, mes calculs sont exacts, environ 938 emplois seront supprimés. Je le répète, chaque fois qu'il a abordé ce sujet—et le ministre le reconnaîtra sûrement—il a toujours maintenu qu'il y aurait plus d'emploi. Me dirait-il d'où viendra cet emploi? C'est ce que j'aimerais savoir.

Mettons que le transport-marchandises double dans le port de Sydney-Nord, qu'arrivera-t-il? Les emplois de ces 575 personnes de Sydney-Nord seront-ils rétablis en conséquence de l'augmentation continue prévue du transport-marchandises?

Quand le ministre s'est enfin décidé à annoncer la nouvelle, celle-ci a été publiée dans le numéro du jeudi 28 octobre 1965 du *Post* de Cap-Breton, sous le titre suivant: «M. Pickersgill annonce un avenir prometteur à la rive nord». En voici le texte:

Le ministre des Transports, M. Pickersgill, a dit à Sydney mercredi soir que Sydney-Nord continuera à être la principale porte d'entrée de Terre-Neuve...

Nous avons toujours pensé que cela est juste et qu'il devrait en être ainsi. L'article continue:

...et il a prédit qu'en moins de trois ans la ville sera plus prospère qu'elle ne l'est aujourd'hui. Il a dit à un des plus grands ralliements libéraux jamais tenus au Cap-Breton que les employés du port de Sydney-Nord se préoccupent des changements qu'on fait actuellement sur les quais.

«Ces changements sont nécessaires pour s'occuper des importantes quantités de marchandises qui doivent être expédiées à Terre-Neuve.»

Je ne vois pas pourquoi il appuie tellement là-dessus. Il n'avait sûrement pas l'intention de déposséder Sydney-Nord de cela aussi.

L'article se poursuit ainsi:

Le nouveau quai public sera aménagé de façon à recevoir des wagons de chemins de fer et continuera d'accueillir les bateaux autres que ceux du National-Canadien.

[M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria).]