

également un des économistes les plus réalistes que nous ayons chez nous.

J'aimerais également citer un extrait d'un éditorial paru dans le *Times* de Moncton, il y a quelque temps, et qui s'intitule "Coups portés à la stabilité économique du Nouveau-Brunswick". Je ne citerai pas l'article au complet. Il y est question de la situation générale dans notre province et la conclusion se lit ainsi qu'il suit:

Ces coups portés à la stabilité économique du Nouveau-Brunswick sont nettement une cause d'inquiétude grave. La situation actuelle, qui frappe un nombre grandissant de travailleurs dans la province, appelle une intervention immédiate et directe du gouvernement fédéral afin de mettre en œuvre tous les programmes de travaux qu'on prétend être prêts pour arrêter la tendance vers la régression économique, dès le début.

Je ne citerai aucun autre article ni éditorial. Quels sont ces coups portés à la stabilité économique des provinces Maritimes et du Nouveau-Brunswick en particulier?

Je puis évoquer d'abord l'industrie textile de notre province. On a déjà parlé de cette industrie. La filature de Marysville, tout près de Fredericton, d'où est le ministre du Travail (M. Gregg), a mis à pied 550 employés. Mais il y a plus: la filature a été fermée, et fermée à jamais, après au moins trois quarts de siècle d'existence. Non seulement les employés de cette filature sont mis en chômage, mais cette industrie, autour de laquelle se sont édifiées la ville et toute l'activité de la collectivité, a cessé d'exister. En plus de ses employés, ce sont les marchands, les hommes d'affaires, les chauffeurs de taxi et autres qui sont atteints. Il faut donc ajouter aux 550 employés mis à pied tous les autres habitants de Marysville dont l'emploi dépendait indirectement de la filature.

Ces chômeurs avaient été formés à un travail déterminé. Ces ouvriers du textile peuvent difficilement trouver du travail dans d'autres industries. De père en fils, ils ont travaillé à la filature. Les conséquences de la fermeture de cette filature sont donc beaucoup plus lourdes qu'il n'apparaît à première vue. Ce n'est pas seulement la ville de Marysville qui est touchée; celle de Milltown et d'autres grands centres de l'industrie textile éprouvent également des difficultés. J'ignore si la filature de Milltown va fermer ses portes ou non, mais je sais que, depuis quelques mois, on y a congédié 690 employés.

Il y a également eu d'importantes mises à pied dans les provinces Maritimes en ce qui concerne les chemins de fer, ce qui touche plus que les seules provinces Maritimes. Étant donné que je connais peut-être mieux ma propre province et la ville de Moncton que le reste de la région en cause, je puis affirmer ici que 240 ouvriers ont été mis à

pied au cours des quelques dernières semaines. Moncton est le centre ferroviaire du National-Canadien; et l'on me dit qu'à McAdam, centre ferroviaire du Pacifique-Canadien, on a congédié à peu près le même nombre de travailleurs. J'ai appris que rien qu'à Moncton, la perte d'emplois subie par les 240 personnes en question comporte une perte totale de salaire de \$600,000 pour cette collectivité. On comprendra facilement ce que signifie ce chiffre dans la vie économique d'une ville d'importance moyenne.

On pourrait bien se demander la raison de cette diminution de travail sur nos chemins de fer. Eh bien! j'ai ma propre opinion; au moins une des causes en est l'absence des marchandises expédiées outre-mer et en arrivant. Nous savons que depuis quelques années, près de 60 p. 100 de notre commerce extérieur s'effectue avec les États-Unis. Cela signifie que les compagnies ferroviaires ne reçoivent plus le volume de marchandises qu'elles achemineraient autrement. Le mouvement des marchandises est passé de la direction ouest-est à la direction nord-sud. L'économie de notre pays est en fonction d'échanges commerciaux s'effectuant depuis le centre vers les ports du Pacifique et de l'Atlantique. Les grands ports de Vancouver, Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean ont été aménagés en vue d'une économie qui serait alimentée par des voies ferrées allant en direction est-ouest, et d'un commerce dirigé outre-mer.

Depuis quelques années, sans doute parce que nous ne pouvions obtenir de débouchés outre-mer, notre commerce s'est effectué en direction nord-sud plutôt qu'en direction est-ouest. Voici ce que publiait le *Times* de Moncton du 30 janvier au sujet des chargements de wagons:

Du 1^{er} juillet au 31 décembre de l'an dernier, le chargement de marchandises productrices de revenu a toujours été inférieur à celui des mois correspondants de l'année précédente, le mois de décembre indiquant une diminution particulièrement sensible de 13 p. 100. C'était le chiffre le plus bas enregistré durant ce mois depuis 1949. Durant toute l'année 1953, les marchandises transportées ont atteint un total de 119,343,000 tonnes, soit une diminution de 6 millions de tonnes ou de 4½ p. 100, par rapport à toutes les marchandises transportées en 1952.

Je le répète, voilà la raison pour laquelle des travailleurs chôment à Moncton et McAdam, ainsi qu'à d'autres centres ferroviaires du Canada.

L'hiver a été très pénible dans le port de Saint-Jean. Hier, le ministre du Commerce (M. Howe) a parlé du commerce qui se fait à Vancouver. Il semble que, cette année, la plupart de nos expéditions de blé se soient faites par ce port plutôt que par les ports de l'Atlantique. Ce n'est là évidemment