

**entente  
auxiliaire  
provisoire**

**7 janvier 1977**



**Expansion  
Économique  
Régionale**

**Regional  
Economic  
Expansion**

**SUR LE DÉVELOPPEMENT  
DU COMTÉ DU CAP-BRETON  
CANADA/NOUVELLE-ÉCOSSE**



CANADA - NOUVELLE-ÉCOSSE  
ENTENTE AUXILIAIRE PROVISOIRE  
SUR LE DÉVELOPPEMENT DU COMTÉ DU CAP-BRETON

ENTENTE CONCLUE LE 7<sup>e</sup> jour du mois de janvier 1977

ENTRE : LE GOUVERNEMENT DU CANADA (ci-après nommé "le Canada"),  
représenté par le ministre de  
l'Expansion économique régionale

D'UNE PART,

LE GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE  
LA NOUVELLE-ÉCOSSE (ci-après nommé  
"la Province"), représenté par le  
ministre du Développement

D'AUTRE PART.

ATTENDU QUE le Canada et la Province ont signé une entente-cadre de développement le douze septembre 1974 (ci-après nommée l'ECD) pour atteindre les objectifs qui y sont énoncés à l'article 3;

ATTENDU QUE l'Annexe "A" de l'ECD établit une stratégie qui prévoit la création de nouveaux emplois ou l'accroissement du marché du travail dans toute la Nouvelle-Écosse par la détermination des possibilités de développement appropriées;

ATTENDU QUE dans la poursuite de ces objectifs, le Canada et la Province ont convenu de chercher à coordonner l'application des activités et programmes fédéraux et provinciaux pertinents afin d'appuyer la réalisation des possibilités reconnues;

ATTENDU QUE le Canada et la Province ont convenu que des investissements publics sont nécessaires à la réalisation de ces possibilités de développement dans le comté du Cap-Breton en Nouvelle-Ecosse;

ATTENDU QUE le Gouverneur en conseil, par décret C.P. 1976-5/2618 du 21<sup>e</sup> jour du mois d'octobre 1976, a autorisé le ministre de l'Expansion économique régionale à signer la présente entente au nom du Canada;

ATTENDU QUE le Lieutenant-gouverneur en conseil, par le décret n° 77-9 du 11<sup>e</sup> jour du mois de janvier 1977 a autorisé le ministre du Développement à signer la présente entente au nom de la Province;

IL EST CONVENU par les parties à la présente entente ce qui suit:

#### ARTICLE 1 - DEFINITIONS

1. Dans la présente entente, les expressions suivantes signifient:
  - a) "Projet d'immobilisation": tout projet particulier déterminé par le Comité de gestion et impliquant de la construction ou des activités reliées à la construction;
  - b) "Coût admissible": Les frais définis aux paragraphes 6.4 et 6.5;
  - c) "Personnel externe": les professionnels ou autres qui ne sont pas employés par un ministère du Gouvernement provincial, mais qui signent un contrat avec la Province par lequel ils conviennent d'entreprendre des tâches reliées à la détermination, à l'analyse, au développement et (ou) à la mise en oeuvre de possibilités économiques et socio-économiques ou d'y participer;

- d) "Services externes" : des services et des commodités qu'il faut commander en dehors des gouvernements fédéral et provincial afin d'appuyer une activité prévue par la présente entente, et qui comprennent hébergement, équipement, services de bureau et de soutien et services professionnels;
- e) "Ministre fédéral" : Le ministre de l'Expansion économique régionale du Canada ou toute personne autorisée à agir en son nom;
- f) "Exercice financier" : la période allant du 1<sup>er</sup> avril d'une année au 31 mars de l'année suivante;
- g) "Comité de gestion" : les fonctionnaires nommés conformément au paragraphe 5.1;
- h) "Ministres" : le Ministre fédéral et le Ministre provincial;
- i) "Programme" : l'objet de la présente entente précisé au paragraphe 4.1;
- j) "Projet" : un élément d'un programme défini par le Comité de gestion;
- k) "Ministre provincial" : le ministre du Développement ou toute personne autorisée à agir en son nom.

## ARTICLE 2 - BUT ET OBJECTIFS

2.1 La présente entente a pour but de permettre au Canada et à la Province de planifier et de promouvoir l'accélération du développement économique et socio-économique du Cap-Breton industriel et d'entreprendre certains projets et programmes, déterminés à l'annexe "A", que l'On a reconnus comme éléments de toute stratégie de développement à long terme qui pourraient faire partie, à l'avenir, d'une entente auxiliaire à long terme.

2.2 Sous réserve des principes exposés dans le préambule et au paragraphe 2.1, le Canada et la Province conviennent d'oeuvrer dans le sens des objectifs suivants :

- a) appuyer le développement d'une industrie houillère viable à Point Aconi et le plus grand nombre possible d'emplois dans cette dernière;
- b) stimuler la croissance des secteurs des ressources, du tourisme et de l'industrie secondaire.

### ARTICLE 3 - STRATÉGIE

3.1 La stratégie à suivre dans la réalisation de la présente entente est détaillée à l'annexe "A" de l'entente, laquelle stratégie doit être étudiée chaque année et peut être révisée de temps à autre par les Ministres.

### ARTICLE 4 - OBJET

4.1 L'annexe "A", jointe à présente entente et faisant partie de cette dernière, se compose du programme suivant, que la Province se chargera de faire exécuter aux termes de l'entente :

Infrastructure routière - comté du Cap-Breton

4.2 La Province entreprendra, soit directement soit par l'intermédiaire de ses organismes, conformément au plan convenu, les diverses tâches du programme énumérées à l'annexe "A".

4.3 Conformément aux objectifs énumérés au paragraphe 2.2 et, sous réserve des clauses de la présente entente, on prévoira certaines sommes pour défrayer l'embauche de personnel externe et l'achat de services externes.

4.4 La province, ou ses organismes, prendra la charge de chaque projet d'immobilisation de la présente entente, ou prendra les mesures voulues pour que le projet, une fois terminé, soit pris en charge et assumera la totale responsabilité de son fonctionnement, de son entretien et de sa réparation.

4.5 Sous réserve des dispositions du paragraphe 4.7, il est entendu entre les deux parties que la Province engagera le personnel externe et achètera les services externes mentionnés au paragraphe 4.3, et que l'engagement de ce personnel ou l'achat de tels services pourront être faits par le ministère ou l'organisme provincial compétent, selon la nature de la tâche entreprise.

4.6 La présente entente doit prendre fin le 31 mars 1978, à l'exception des activités approuvées et des engagements pris par écrit avant cette date qui doivent se prolonger jusqu'à leur achèvement. Cependant, le Canada ne répondra à aucune demande reçue après le 31 mars 1979.

4.7 Toutes les activités qui seront entreprises en exécution de la présente entente doivent se conformer au but et aux objectifs énumérés ci-devant et, avant d'être mises en oeuvre, doivent acquérir l'accord du Canada et de la Province par l'intermédiaire du Comité de gestion. S'il est impossible d'obtenir cet accord, les Ministres peuvent néanmoins approuver l'activité ou les activités en question.

4.8 Chaque activité à entreprendre en exécution de la présente entente doit être décrite dans un document approprié, avec suffisamment de détails pour que le Comité de gestion puisse l'étudier et l'approuver.

4.9 Le Canada et la Province conviennent que les besoins écologiques des deux gouvernements seront respectés dans tous les projets entrepris en exécution de la présente entente.

#### ARTICLE 5 - ADMINISTRATION ET GESTION

5.1 Chaque Ministre nommera le même nombre de hauts fonctionnaires, un ou plusieurs, responsables de l'administration de la présente entente. Ces fonctionnaires constitueront le Comité de gestion qui aura pour fonction de surveiller la planification et la mise en oeuvre des programmes définis au paragraphe 4.1 et d'assumer les autres responsabilités qui sont attribuées au Comité de gestion de la présente entente. S'il y a désaccord au sein du Comité de gestion, on soumettra la question aux Ministres et leur décision sera sans appel.

5.2 Une fois par année et au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre, le Comité de gestion doit soumettre à l'approbation des Ministres une évaluation des progrès réalisés dans la mise en oeuvre de l'entente, de l'efficacité des programmes en fonction des objectifs fixés et de la pertinence des objectifs eux-mêmes, ainsi que les prévisions budgétaires pour l'exercice financier suivant.

5.3 Les signatures d'au moins deux membres du Comité de gestion doivent constituer, aux fins de la présente entente, une vérification suffisante de toute recommandation, approbation ou décision du Comité de gestion, pourvu que l'une des signatures, au moins, soit celle d'un représentant de la Province et l'autre celle d'un représentant du Ministre fédéral.

5.4 Le Comité de gestion peut mettre sur pied des sous-comités pour obtenir des conseils et de l'aide dans ses travaux, ces sous-comités pouvant inclure des personnes qui ne sont pas membres du Comité de gestion. Les sous-comités prépareront, conformément aux instructions reçues, des soumissions et des recommandations, destinées au Comité de gestion, sur tous les sujets relevant de la planification et de la mise en oeuvre des projets de l'annexe "A". Ils soumettront au Comité de gestion des rapports sur l'évolution physique et financière des projets et recommanderont toute mesure nécessaire conforme à la stratégie de développement adoptée.

#### ARTICLE 6 - FINANCEMENT

6.1 Soixante-dix pour cent (70%) des frais engagés pour la réalisation de projets conjointement approuvés par les deux parties, pendant la durée de l'entente, sont couverts par le Canada et trente pour cent (30%) par la Province.

6.2 Les sommes nécessaires au financement de la mise en oeuvre de la présente entente seront prises sur les crédits votés à cette fin et pour l'exercice financier en cause par le Parlement du Canada et par l'Assemblée législative de la province de la Nouvelle-Ecosse.

6.3 Nonobstant toute disposition de la présente entente, le montant total de la contribution du Canada en vertu de la présente entente ne devra pas dépasser \$3 010 000.

6.4 Sous réserve des dispositions du paragraphe 6.6, les coûts admissibles financés, entièrement ou en partie, en vertu de la présente entente pour les projets d'immobilisation ou des parties de projet d'immobilisation énumérés à l'annexe "A" sont tous les frais directs, y compris ceux reliés à l'information du public, qui, de l'avis du Comité de gestion, on été raisonnablement et à juste titre engagés par la Province pour la mise en oeuvre des projets d'immobilisation, à l'exclusion toutefois des frais d'administration, d'étude technique, d'ingénierie et d'architecture; plus dix pour cent (10%) à titre de contribution aux frais exclus qui y sont précisés, sauf s'il existe d'autres dispositions à l'annexe "A".

6.5 Sous réserve des dispositions du paragraphe 6.6, le coût admissible des projets ou des parties de projet devant être financés ou partagés en vertu de la présente entente et énumérés à l'annexe "A" sont tous les frais raisonnablement et à juste titre engagés par la Province aux termes de tous les contrats passés par la Province conformément à la présente entente, avec toute personne ou corporation en vue de l'acquisition d'équipement pour l'exécution du travail ou de services, mais à l'exclusion des frais engagés pour se procurer les services d'un employé permanent de la Province.

6.6 Le coût devant être par le Canada ne comprend pas les frais relatifs à l'acquisition des terrains ou des droits sur les terrains, ou les frais découlant des conditions d'acquisition.

6.7 Des modifications peuvent être apportées par écrit à la présente entente et à l'annexe "A" ci-jointe, conformément à une décision des Ministres. Chacun des articles du programme ou des projets ajoutés à l'annexe "A" fera partie de la présente entente et sera pleinement et effectivement régi par les modalités de cette dernière, tout comme s'il avait fait partie de l'entente initiale. Il est expressément convenu toutefois que toute modification aux paragraphes 6.1 et 6.3 nécessitera l'approbation du Gouverneur en conseil.

6.8 Le Comité de gestion pourra, pendant l'exercice financier, redresser les montants affectés aux projets, ou leur répartition entre les différents projets de chacun des programmes figurant à l'annexe "A" de la présente entente, à la condition toutefois que ces redressements n'augmentent pas le montant total prévu pour le programme en question.

6.9 Dès qu'il devient évident que le coût de la réalisation des programmes excèdera le coût estimatif stipulé à l'annexe "A", la Province en informe sans tarder le Comité de gestion en précisant les raisons de l'augmentation.

6.10 Dès qu'il en est informé, le Comité de gestion doit étudier les circonstances qui ont entraîné l'augmentation du coût estimatif, puis préparer et présenter aux Ministres un rapport et des recommandations relatives aux mesures envisagées.

#### ARTICLE 7 - CONTRATS

7.1 Tous les contrats concernant des activités approuvées doivent être adjugés selon certaines formalités sujettes à l'approbation du Comité de gestion, et, à moins que le Comité ne le juge impossible, doivent être adjugés à la suite d'appels d'offres publics au soumissionnaire compétent et digne de confiance qui aura présenté la soumission jugée la plus basse.

7.2 Tous les contrats signés aux termes de la présente entente seront supervisés conformément aux méthodes approuvées par le Comité de gestion, et les rapports préparés par des experts-conseils ou résultant de ces contrats deviendront propriété des deux parties en cause.

7.3 Lors de l'adjudication de contrats conformément à la recommandation du Comité de gestion, la Province doit retenir, si possible, les services de Canadiens ou de firmes canadiennes, si ces services répondent aux critères d'économie et d'efficacité.

7.4 Toutes les adjudications de contrats seront annoncées conjointement par le Canada et la Province.

## ARTICLE 8 - MODALITÉS DE PAIEMENT

8.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 8.2, le Canada doit promptement rembourser à la Province, sur présentation de demandes périodiques, les dépenses admissibles engagées et payées par cette dernière pour le projet, les dites demandes de remboursement devant être présentées à la satisfaction du Ministre fédéral.

8.2 Afin d'aider à assurer le financement provisoire des activités, le Canada Peut, si la Province le demande, faire des versements provisoires pouvant aller jusqu'à cent pour cent (100%) de sa quote-part des demandes présentées. Ces versements seront fondés sur une estimation des dépenses effectivement engagées et certifiées par un haut fonctionnaire de la Province.

8.3 La Province doit tenir une comptabilité de chaque versement provisoire et présenter au Canada, dans les 120 jours suivant chaque versement, un état détaillé des dépenses effectivement engagées et payées, vérifiées à la satisfaction du Ministre fédéral. Tout écart entre les montants versés par le Canada à titre de versements provisoires et les sommes effectivement payées par la Province devra être corrigé dans le plus bref délai par le Canada et la Province.

## ARTICLE 9 - COMPTABILITÉ ET VÉRIFICATION

9.1 La Province doit tenir une comptabilité détaillée et précise du coût des programmes et le Canada pourra vérifier les montants de tous les versements et de toutes les demandes périodiques ainsi que la comptabilité provinciale s'y rapportant.

## ARTICLE 10 - CONTRÔLE

10.1 Toute modification au texte d'un contrat doit recevoir l'assentiment préalable du Comité de gestion.

10.2 Tout membre du Comité de gestion ou son représentant doit pouvoir inspecter les travaux à travaux à tout moment jugé raisonnable, afin de vérifier les demandes de remboursement périodiques et d'obtenir tout autre renseignement sur le projet que pourrait exiger le Ministre fédéral ou le Ministre provincial.

#### ARTICLE 11 - INFORMATION DU PUBLIC

11.1 Le Canada et la Province conviennent de collaborer à l'élaboration et à l'exécution d'un programme d'information du public sur la mise en oeuvre des projets de l'entente, et conviennent également de fournir, d'apposer et d'entretenir sous la direction du Comité de gestion :

- a) pendent la construction de projets d'immobilisation, un ou plusieurs panneaux, conformes aux normes graphiques d'identification fédérales et provinciales, dans les deux langues officielles, indiquant qu'il s'agit d'un projet de développement régional Canada - Nouvelle-Écosse financé par le ministère de l'Expansion économique régionale du gouvernement du Canada (et autre organisme fédéral s'il y a lieu) et le gouvernement de la province de Nouvelle-Écosse; les ministres pourront convenir de formuler ces indications de manière différente; et
- b) après l'achèvement de chaque projet et dans un endroit convenable, une plaque ou un panneau permanent portant les indications énumérées ci-dessus (a).

11.2 Toute annonce publique des mesures prévues et des produits créés par la présente entente et toute cérémonie d'inauguration officielle d'un projet de l'entente seront organisées conjointement par les Ministres.

## ARTICLE 12 - GÉNÉRALITÉS

12.1 Aucun membre de la Chambre des communes du Canada ou de l'assemblée législative de Nouvelle-Écosse n'est admis à bénéficier d'une part des sommes versées en vertu de la présente entente ni d'avantages découlant de cette dernière; aucun de ces membres ne doit non plus entreprendre ou aider d'autres personnes à mener une étude ou une analyse faisant suite à un contrat et pouvant entraîner des frais pour le Canada en vertu de la présente entente.

12.2 Concernant l'application des normes de travail, les deux parties conviennent que :

- i) les taux de rémunération sont ceux en vigueur dans la région d'emploi pour chaque catégorie de travail, sous réserve des lois provinciales sur le salaire minimum;
- ii) dans l'industrie du bâtiment, les heures supplémentaires sont payées au taux d'une fois et demi le taux de rémunération en vigueur après le nombre d'heures stipulé aux fins de rémunération supplémentaire dans les normes provinciales pertinentes, lequel ne dépassera jamais 48 par semaine;
- iii) dans la construction routière et la construction lourde, les heures supplémentaires sont payées au taux d'une fois et demi le taux de rémunération en vigueur après le nombre d'heures stipulé aux fins de rémunération supplémentaire dans les normes provinciales pertinentes, lequel ne dépassera jamais 50 par semaine; et
- iv) les conditions de travail figurent dans tous les documents relatifs aux appels d'offres et sont affichées bien en vue sur le chantier de travail; étant expressément convenu que, dans la mesure où les normes provinciales s'appliquant à des métiers ou des secteurs particuliers sont plus élevées, ces dernières s'appliquent.

12.3 Les clauses de l'ECD s'appliquent à la présente entente.

ARTICLE 13 - ÉVALUATION

13.1 Au cours de la présente entente, le Canada et la Province doivent faire une évaluation conjointe des programmes énumérés à l'annexe "A" en regard des objectifs énoncés. Le Comité de gestion présentera annuellement aux Ministres des rapports sur l'état des travaux, au plus tard à la réunion annuelle des Ministres, comme le prescrivent le paragraphe 9.1 et l'article 10 de l'ECD. De plus, le Canada et la province feront aussi une évaluation conjointe de la présente entente en regard du développement économique et socio-économique général de la Nouvelle-Écosse.

EN FOIS DE QUOI, le ministre de l'Expansion économique régionale a signé la présente entente au nom du Canada, d'une part, et le ministre du Développement au nom de la Province, d'autre part.

En présence de :

GOUVERNEMENT DU CANADA

\_\_\_\_\_  
Témoïn

\_\_\_\_\_  
Ministre de  
L'Expansion économique régionale

GOUVERNEMENT DE  
NOUVELLE-ÉCOSSE

\_\_\_\_\_  
Témoïn

\_\_\_\_\_  
Ministre du Développement

CANADA - NOUVELLE-ECOSSE  
ENTENTE AUXILIAIRE PROVISOIRE  
SUR LE DEVELOPPEMENT DU COMTE DU CAP-BRETON

ANNEXE "A"

A. HISTORIQUE

Depuis des dizaines d'années, le Cap-Breton industriel connaît de graves difficultés économiques. Au Canada, beaucoup de régions rurales et de petites agglomérations ont décliné, mais les problèmes qu'a connus cette région urbaine restent inégalés. De l'avis de beaucoup, le défi le plus difficile à relever à l'heure actuelle au pays est celui du développement de la région du Cap-Breton industriel.

Elle se distingue des autres régions ayant de sérieuses difficultés économiques avant tout parce que, depuis le début du siècle, c'est une région principalement urbaine et industrielle. Ce n'est pas une région rurale (la population rurale représente moins de 5 % de la population du comté) et ce n'est pas une petite communauté soutenue par une seule industrie. Voilà qui influence fortement notre perception des conditions et des problèmes économiques d'une région. Beaucoup des indicateurs statistiques utilisés pour mesurer le bien-être économique d'une région sont basés sur une conception urbano-industrielle de la société; voilà pourquoi, bien souvent, ils ne donnent pas une image exacte des régions rurales ou même des petites agglomérations. Ils ne mesurent que grossièrement des facteurs comme le sous-emploi, les revenus en nature et les activités hors-marché, qui sont pourtant des éléments importants du mode de vie et des conditions économiques des régions rurales.

Cependant, dans une région essentiellement urbaine comme le Cap-Breton industriel, ces mesures statistiques s'appliquent parfaitement. Le chômeur de Sydney se trouve dans la même situation que le chômeur de Windsor, de Winnipeg ou de Toronto. Sans emploi, il n'a que deux solutions: l'assurance-chômage ou l'assistance sociale. A Sydney, il est impossible de retourner tout simplement à la pêche, ou de planter un grand jardin pour augmenter son revenu, d'être bûcheron à mi-temps ou de faire du troc.

Au Cap-Breton industriel, il y a donc une région depuis longtemps urbanisée, économiquement stagnante depuis plus de vingt ans, ce qui a engendré des problèmes sociaux uniques : le secteur public manque de fonds et les services urbains fondamentaux sont insuffisants parce qu'on manque d'investissements. Enfin, on y retrouve les pires fléaux urbains du Canada.

#### Description de la région

Le Cap-Breton industriel est un terme assez général pour les parties urbaines du comté du Cap-Breton. Le terme ne désigne habituellement que la ville de Sydney et les six municipalités du comté du Cap-Breton : Glace Bay, Dominion, New Waterford, Sydney Mines, North Sydney et Louisbourg. Cependant, comme le plus gros de la population du comté demeure dans les municipalités, et parce qu'il existe un centre aux possibilités industrielles importantes à Gabarouse Bay, dans la partie rurale du comté, le terme de Cap-Breton industriel est considéré comme synonyme de comté du Cap-Breton aux fins de la présente entente.

Comme on peut le voir sur la carte n° 1, toutes les municipalités à l'exception de Louisbourg se trouvent dans un rayon de 15 milles de Sydney. Cette région urbaine a une population d'environ 127 000 habitants, qui se divisent en trois groupes distincts mais fortement reliés. Ce sont le Centre, avec la ville de Sydney et sa banlieue; l'Est, avec Glace Bay, Dominion, New Waterford et leurs environs; et le Nord, avec North Sydney, Sydney Mines et leurs environs. Le reste, y compris Louisbourg, est rural.

#### CAP-BRETON INDUSTRIEL

##### EVOLUTION DE LA POPULATION PAR DISTRICTS, 1956-1971

	<u>NORD</u>	<u>CENTRE</u>	<u>EST</u>	<u>RURAL</u>	<u>TOTAL</u>
1956	24 700	45 300	49 800	5 700	125 500
1961	25 540	49 830	49 750	6 380	131 500
1966	25 900	49 700	47 500	6 500	129 600
1971	26 300	49 900	46 000	6 900	129 100

Depuis 1961, la population du Centre est restée pratiquement stable, l'Est a perdu 3 750 habitants, le Nord en a gagné quelques 760; le secteur rural a connu une légère augmentation d'environ 500 habitants. L'Est avait déjà arrêté sa croissance avant 1961. Les autres sub-divisions, en particulier le Centre, ont continué de croître.

Les mouvements de population à l'intérieur des régions représenteront un facteur important dans la planification régionale. De même que les mouvements entre différentes régions, ces mouvements au sein de la même région reflètent les forces positives aussi bien que négatives. Dans l'Est, le déclin s'explique par la diminution des possibilités d'emploi. D'autre part, la stabilité de la population du Centre est probablement due à la consolidation du secteur tertiaire de la région.

### L'Économie

De nombreux facteurs ont récemment contribué à l'économie de la région. L'activité portuaire assurant la liaison avec Terre-Neuve et Saint-Pierre-et-Miquelon, une pêche côtière et hauturière importante, un peu d'agriculture et un peu d'exploitation forestière, voilà tous des facteurs. Mais en 1971, le secteur primaire, agriculture, exploitation forestière et pêche, représentait moins de 2 % des emplois du comté de Cap-Breton. Les industries de transformation ont relativement peu d'importance dans l'économie du Cap-Breton industriel, car elles ne comptent que pour 17.5% de la force ouvrière (SYSCO compris). Ce sont pour la plupart de petites compagnies, surtout des industries du secteur tertiaire qui desservent les marchés locaux. Il y a très peu de diversité industrielle, et l'ancienne domination de la Dominion Steel and Coal Corporation a réduit au minimum l'établissement d'industries de liaison ou de la création de services techniques de soutien pour l'industrie. Il est indéniable cependant que l'économie régionale a toujours été basée sur deux industries principales : celles du charbon et de l'acier. C'est de ces industries que sont nés les centres urbains et c'est à leurs difficultés et à leur déclin qu'est due la stagnation économique générale du dernier quart de siècle.

### L'acier :

L'industrie de l'acier s'est d'abord installée au Cap-Breton afin de profiter des réserves de charbon de Nouvelle-Écosse et du minerai de fer de Terre-Neuve (île Bell). L'épuisement croissant des réserves et le manque de compétitivité, l'éloignement des marchés importants, une mauvaise intégration avec le reste de l'industrie de l'acier, faiblesse financière, faible productivité, mauvaise gestion, tous ces facteurs s'unirent pour rendre l'industrie de l'acier de moins en moins viable. En 1952, elle employait 5 800 personnes; en 1961 elle en employait 3 500 et, en 1967, ce chiffre diminuait à environ 3 000.

En 1967, le propriétaire, Dominion Coal and Steel Ltd (DOSCO), quitta l'usine, qui fut rachetée par le Gouvernement provincial et prit le nom de Sydney Steel Corporation (SYSCO). Depuis, le Gouvernement a sans cesse perdu de l'argent (au sens propre). L'usine actuelle ne peut produire de l'acier à des prix compétitifs et, comme les facteurs qui ont posé des problèmes à DOSCO existent encore, il est difficile au Gouvernement d'investir suffisamment pour que le niveau de production rende l'usine compétitive. Pour le moment, l'avenir de l'usine actuelle n'est pas brillant, car même si le Gouvernement accepte de continuer à couvrir les pertes, l'équipement de l'usine ne pourra pas tenir très longtemps sans de nouveaux investissements importants. Il semble que la meilleure solution pour l'acierie soit une nouvelle usine comme celle décrite ci-dessous.

### Le charbon :

Chronologiquement parlant, l'industrie houillère a été le second pilier économique de la région et, de bien des points de vue, le plus important, c'est pendant la première guerre mondiale qu'elle a offert le plus grand nombre d'emplois : 14 000. Depuis, le nombre d'emplois, de 10 à 12 000 qu'il était dans les années 1930 et 1940, a diminué à 8 000 en 1961, à 6 000 en 1967 et il est maintenant de 3 750.

En 1967, DOSCO a quitté l'industrie houillère du Cap-Breton et le Gouvernement fédéral s'est chargé des mines. Les houillères du Cap-Breton avaient d'autres problèmes qui exacerbaient une situation déjà difficile. Les mines devinrent de moins en moins compétitives à cause des problèmes que posait l'extraction du charbon sous la mer, à des distances de 3 ou 4 milles, et de la qualité inférieure du charbon. La gestion de l'exploitation houillère laissait beaucoup à désirer et l'agitation ouvrière caractérisait les opérations.

L'intention première de la Société fédéral de développement du Cap-Breton (DEVCO) était d'éliminer peu le charbonnage et de fournir d'autres emplois en encouragement et en développant une autre activité économique. Son but est maintenant de stabiliser l'industrie houillère. En fait, comme on le verra ci-dessous, il semble qu'à cause du marché et de l'évolution technologique, il sera tout à fait possible de créer une industrie économiquement viable d'ici la fin de la décennie.

La main d'oeuvre :

À cause du déclin de la base économique restreinte de la région, le reste de l'économie stagne aussi quelque peu. Ainsi les taux de chômage ont été très élevés pendant longtemps et sont encore à un niveau critique. Selon l'enquête sur la population active, le taux moyen de chômage dans le comté du Cap-Breton en 1975 était de 13.6%, c'est-à-dire 5 810 chômeurs pour une population active totale de 42 723. Cependant, ce chiffre sous-estime beaucoup l'amplitude réelle du problème du chômage. Il est fondé sur une participation à 46.8 % seulement de la population active, pourcentage extrêmement bas pour une région urbaine. Si on calculait le taux de chômage au Cap-Breton avec un taux de participation égal à celui de la Nouvelle-Ecosse ou du Canada, nous aurions des chiffres de l'ordre de 22.2 à 31.3 %.

POPULATION ACTIVE DU COMTÉ DU CAP-BRETON, 1956-1973

	<u>CHARBON</u>	<u>ACIER</u>	<u>AUTRES EMPLOIS</u>	<u>TOTAL</u>	<u>CHÔMAGE</u>	<u>POPULATION ACTIVE</u>
1956	6 322	4 732				
1961	5 847	3 431	26 473	35 751	2 291	38 042
1966	4 858	3 606				
1971	3 818	3 130	29 772	36 720	5 205	41 925
1973	3 531	4 095				

La population:

Entre 1930 et 1960, la population de la région a augmenté de 1 000 à 1 400 personnes par an, atteignant le maximum de 131 500 habitants en 1961. Depuis, elle décroît; elle a baissé de 1 900 entre 1961 et 1966 et de 500 entre 1966 et 1971.

Si l'on examine les chiffres suivants, on se rend compte que l'émigration, bien que variable, est restée élevée.

<u>Période</u>	<u>Emigration</u>	<u>Pourcentage de la population</u>
1951-56	9 000	7.5%
1956-61	6 800	5.4%
1961-66	11 000	8.4%
1966-71	6 500	5.0%

Le début du déclin de la population de la région s'est caractérisé non seulement par une augmentation de l'émigration mais aussi par une diminution de taux de natalité, comme le montre la diminution du nombre moyen d'enfants par famille.

NOMBRE MOYEN D'ENFANTS PAR FAMILLE

	<u>1961</u>	<u>1966</u>	<u>1971</u>
Dominion	2.6	2.5	2.4
Glace Bay	2.2	2.1	2.0
Louisbourg	2.2	2.2	1.9
New Waterford	2.5	2.5	2.3
North Sydney	2.2	2.3	2.1
Sydney	2.2	2.1	2.0
Sydney Mines	2.4	2.5	2.3
Municipalité du Cap-Breton	2.5	2.6	2.3
Comté du Cap-Breton	2.3	2.3	2.1

La population future dépendra autant de l'avenir économique de la région que de la conjoncture économique provinciale et nationale. Les perspectives d'avenir offertes ailleurs renforcent beaucoup l'émigration. Il semble qu'au Cap-Breton, le déclin industriel ait en une influence sur l'émigration avec un peu de retard, parce que les chômeurs du Cap-Breton ne pouvaient pas trouver d'emplois dans d'autres parties du pays pendant la période de régression économique nationale. Ce décalage confirme les tendances antérieures; le grand déclin de l'industrie du charbon et de l'acier s'est produit entre 1956 et 1961, tandis que l'émigration la plus importante s'est produite au cours des cinq années suivantes.

Si la population active conserve sa structure et son niveau actuels, on peut s'attendre que la population diminue plus lentement. Une estimation récente du ministère provincial du Développement prévoit une population de 125 300 habitants dans le comté en 1981, ce qui semble raisonnable dans les conditions actuelles, compte tenu de nos connaissances sur les possibilités industrielles à venir.

L'émigration antérieure, dictée par un taux de chômage élevé, a eu des conséquences malheureuses : proportion relativement élevée de jeunes gens dans la population active, lesquels, de façon générale, n'ont pas les compétences et l'expérience nécessaires pour obtenir les emplois offerts. De plus, les tendances démographiques basées sur une émigration constante laissent prévoir une forte proportion de la population d'âge non productif dans la région et une disproportion entre le nombre d'enfants et de personnes âgées en 1985. Ce phénomène affaiblit davantage l'assiette d'impôt dans la communauté, en plaçant de lourds fardeaux sur les familles jeunes et sur les retraités à revenu fixe, et sape généralement le dynamisme d'une économie.

#### North Sydney/Sydney Mines

Bien des choses dites au sujet du Cap-Breton industriel s'appliquent aussi de façon générale à North Sydney, Sydney Mines et leurs environs, qui forment ensemble ce qu'on appelle le secteur Nord.

En bref, du point de vue croissance économique, ces communautés stagnent depuis un certain temps. Cependant, comme on en discutera ci-dessous, certains des éléments fondamentaux d'une stabilité plus saine sont en train d'émerger.

Depuis ses débuts, North Sydney doit son expansion et son importance à son port exportateur de charbon. Le charbon, extrait dans les environs, a donné naissance à des communautés minières dont la plus grande est Sydney Mines. Depuis le début du siècle, North Sydney est aussi devenu un port d'expédition de marchandises de toutes sortes et un terminus pour les cargaisons à destination de Terre-Neuve et de Saint-Pierre-et-Miquelon. Les chemins de fer nationaux du Canada emploient près de 1 100 personnes pour assurer la liaison avec Terre-Neuve (de 500 à 600 en hiver), et un tiers de la valeur des marchandises canadiennes exportées vers Saint-Pierre-et-Miquelon passe par les mains de la "North Sydney Warehouse Limited", qui emploie jusqu'à 80 personnes. Cette industrie du transport semble être bien implantée et offrir une base solide d'emplois assez bien rémunérés pour la communauté.

Le nombre des emplois dérivés de la pêche a aussi augmenté considérablement. H.B. Nickerson and Sons Limited, fondée à North Sydney en 1935, s'est développée à tel point qu'elle est devenue l'un des plus gros producteurs de fruits de mer d'Amérique du Nord. La compagnie possède une flotte de plus de 50 bateaux dans les quatre provinces de l'Atlantique et emploie environ 500 pêcheurs, en plus de 1 500 personnes à terre. À North Sydney, l'usine Nickerson emploie plus de 150 personnes, sans compter les pêcheurs. National Sea Products Ltd. a aussi une usine à North Sydney qui emploie environ 200 personnes.

Ces dernières années, la pêche dans les provinces de l'Atlantique n'a pas été particulièrement florissante. Ceci, ajouté au fait que l'usine Nickerson a besoin de modernisation ou de nouveaux bâtiments, a fait surgir quelques doutes sur l'avenir des emplois dérivés de la pêche à North Sydney.

Jusqu'à récemment, le principal employeur de Sydney Mines était la "Princess Colliery". Jusqu'à l'année dernière, la mine employait jusqu'à 540 ouvriers. Elle vient de fermer et il ne reste plus maintenant que 170 personnes employées à la récupération des matériaux et à la construction d'un nouveau musée pour touristes. Du point de vue de l'emploi (370 personnes) et de la production (800 000 tonnes par année), la mine Prince, près de Point Aconi, remplace la mine Princess.

À part le secteur tertiaire, il existe peu de sources importantes d'emplois dans la région. L'industrie de transformation, y compris les industries dérivées à la pêche, ne représente que 16 % des emplois, proportion très faible pour une région urbaine. L'agriculture, la pêche et l'exploitation forestière ne représentent que 1 % du total des emplois.

#### La population

La population de North Sydney, de Sydney Mines et des environs n'a pas beaucoup augmenté depuis 1951. À elles deux, North Sydney et Sydney Mines représentaient environ 14 % de la population du Cap-Breton industriel en 1971. Comme indiqué ci-dessus, le Nord dans son entier comptait 26 300 habitants, soit 20 % de la population totale de la région.

#### Population de North Sydney et Sydney Mines

	<u>North Sydney</u>	<u>Sydney Mines</u>
1956	8 100	8 700
1961	8 657	9 122
1966	8 800	9 200
1971	8 605	8 995

Comme dans le reste du Cap-Breton, l'émigration a contribué à réduire les taux de chômage mais, ce faisant, a sapé une partie de la vitalité des communautés.

## B. STRATEGIE

La stratégie de développement de la région de North Sydney et Sydney Mines est bien simple : appuyer les possibilités économiques, les signes de force dans l'économie et les possibilités de développement des communautés, où qu'ils se trouvent. DEVCO a déjà commencé à fournir la majeure partie de cet appui, par l'intermédiaire des programmes du MEER ou à l'aide de programmes provinciaux, en particulier dans le domaine des industries de transformation ou des industries basées sur les ressources. Il y a cependant quelques projets que ces organismes n'ont pas prévu, et ce sont ceux-là que la présente entente a pour but de mettre en oeuvre.

## C. POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT ET SOUTIEN NÉCESSAIRE

Dans un contexte économique peu encourageant, il apparaît quelques possibilités particulières qui constitueront peut-être la base d'une structure économique saine. La possibilité d'implanter une nouvelle aciérie dans la région est manifestement douteuse, mais l'avenir de l'industrie du charbon est plus prometteur qu'il ne l'a été depuis plusieurs dizaines d'années.

DEVCO vient de commencer à exploiter une nouvelle mine de douze millions de dollars, la mine Prince à Point Aconi, près de Sydney Mines. Elle remplace la mine Princess de Sydney Mines, désuète et peu rentable. La nouvelle mine emploiera un minimum de 370 personnes pendant au moins les 25 à 20 années à venir. La construction de la mine a été financée par des capitaux privés et on espère que, du point de vue économique et commercial, elle se suffira à elle-même.

Comme la nouvelle mine se trouve à quelque distance de Sydney Mines et du chemin de fer, il est financièrement impossible d'amener une voie ferrée à la mine. Il faut transporter le charbon par camion jusqu'à l'usine de lavage de Sydney Mines. De là, 400 000 tonnes par année, transportées par le CN, iront approvisionner la station électrique de Trenton. L'autre moitié de la production (lorsqu'elle atteindra le chiffre prévu de 800 000 tonnes par année, à partir de janvier 1977) sera transportée par le chemin de fer de DEVCO jusqu'au sud du port de Sydney.

La seconde moitié de la production a une importance décisive, vu la décision qu'a prise récemment la "Nova Scotia Power Corporation" de construire une nouvelle usine électrique du côté sud du port. Cette usine doit entrer en fonctionnement en 1979. En attendant, le charbon de la mine Prince, mélangé à du charbon provenant du sud, servira à d'autres industries ou sera exporté à partir des installations de DEVCO à Sydney.

L'adversité qu'a connue le secteur de l'acier dans l'économie du Cap-Breton a rendu encore plus urgent le besoin d'obtenir le plein rendement de la mine Prince et les emplois qu'elle offrira. La situation actuelle n'est, espérons-le, qu'une période calme avant de nouveaux investissements dans les aciéries. Il est économiquement raisonnable et socialement bénéfique de vouloir développer les industries houillère et électrique d'ici là.

Les routes envisagées sont des éléments essentiels de ces développements.

La route actuelle qui conduit de la mine Prince à l'usine de lavage, et le chemin de fer de Sydney Mines, sont insuffisants pour le trafic de 800 000 tonnes par année en 1977.

La route est en grande partie étroite, tortueuse, et n'est pas praticable par tous les temps. En utilisant cette route, on augmenterait inutilement les frais; toute l'année, les camions doivent rouler lentement et au printemps, ils ne peuvent pas l'emprunter du tout à cause de la limite de poids. De plus, il y a beaucoup de maisons le long de la route; une augmentation importante de la circulation serait non seulement gênante pour les riverains mais dangereuse pour les enfants.

L'amélioration de la route qui conduit à l'usine de lavage et à la station de transbordement de Sydney Mines est un autre point décisif. La route actuelle est en grande partie inférieure à la norme et dangereuse par endroits. Il faut rendre la route d'accès à la ville praticable par tous les temps et construire une dérivation pour éviter les embouteillages de l'intersection à cinq voies. Il serait aussi dangereux pour les piétons et les véhicules habituels qu'onéreux pour les véhicules de transport de continuer à utiliser la route qui traverse actuellement la ville.

En résumé, la nouvelle route permettra un transport efficace et offrira des possibilités maximales d'emploi et de revenu toute l'année.

#### Description des projets et coûts

##### 1. Nouvelle route de mine Prince à la Transcanadienne

Cette route serait construite parallèle à la route actuelle mais insuffisante de Point Aconi, sur une distance d'environ 5 milles. On estime les frais de construction à environ \$600 000 par mille (plus les frais de génie et d'administration). Cette route se conformerait en gros aux normes régissant les routes "100", avec voie de 12 pi., bas-côtés asphaltés de 3 pi. et bas-côtés de gravier de 5 pi. Elle serait prévue pour la circulation de 200 camions lourds par jour dans les deux directions, en plus du trajet des quelques 300 véhicules des ouvriers de la mine.

Coût estimatif total : \$3 000 000.

##### 2. De la Transcanadienne à l'usine de lavage, Sydney Mines

Ces travaux impliqueraient la reconstruction de la route de Sydney Mines jusqu'au passage à niveau de Main Street, et la construction d'une nouvelle route qui longerait le chemin de fer jusqu'à l'usine de lavage.

Coût estimatif total : \$1 000 000

#### Gestion

Le Comité de gestion de la présente entente se composera d'un représentant du Gouvernement fédéral et d'un représentant du Gouvernement provincial. On formera un comité administratif au niveau de travail pour préparer les exposés de projet, évaluer la marge brute d'autofinancement, déterminer les problèmes et, de façon générale, veiller à la bonne exécution de la présente entente.

ENTENTE AUXILIAIRE PROVISOIRE CANADA - NOUVELLE-ECOSSE  
SUR LE DEVELOPPEMENT DU COMTE DU CAP-BRETON  
 (ANNEXE "A")

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

Description de programme	Coût estimatif total	Quote-part du MEER	Quote-part provincial	Description détaillée des sous-projets	Coût estimatif total	Partage de coûts
I. Infrastructure routière - Comté du Cap-Breton	4 300	3 010	1 290	1. <u>Nouvelle route de Point Aconi</u>  Cinq milles de nouvelle route de la mine Prince à la Transcanadienne, parallèle à la route actuelle de Point Aconi.	<u>3 000</u>	70/30
				2. <u>Routes de Sydney Mines</u>  Reconstruction de la route d'accès à Sydney Mines et construction d'une route vers l'usine de lavage de Sydney Mines.	<u>1 000</u>	70/30

CANADA - NOUVELLE-ECOSSE  
 ENTENTE AUXILIAIRE PROVISOIRE  
 SUR LE DEVELOPPEMENT DU COMTE DU CAP-BRETON  
 ANNEXE "A"

Description du projet/programme	Coût estimatif total	Quote-part du MEER	Quote-part provinciale	Partage des coûts
	\$	\$	\$	
I. <u>INFRASTRUCTURE ROUTIERE</u> <u>COMTE DU CAP-BRETON</u>	<u>4 300</u>	<u>3 010</u>	<u>1 290</u>	
a) Nouvelle route de mine Prince à la Transcanadienne - Cette route serait construite parallèle à la route actuelle mais insuffisante de Point Aconi, sur une distance d'environ 5 milles.	3 300			70:30
b) De la Transcanadienne à l'usine de lavage, Sydney Mines- -La reconstruction de la route de Sydney Mines jusqu'au pass- age à niveau de Main Street, chemin de fer jusqu'à l'usine de lavage.	1 000			70:30
<b>TOTAL DES PROGRAMMES</b>	<u>4 300</u>	<u>3 010</u>	<u>1 290</u>	

