

Article 21 du Règlement

La Bell Helicopter Textron Incorporated créera une nouvelle société canadienne qui construira et exploitera dans le parc industriel de Mirabel une usine de 27,000 mètres carrés, et la fabrication d'hélicoptères commencera en 1985. De plus, le gouvernement canadien investira 100 millions de dollars pour la fabrication de moteurs d'hélicoptères chez la Pratt & Whitney Aircraft of Canada de Longueuil. Ces deux projets réunis créeront à eux seuls 3,775 emplois dans le domaine de la technologie de pointe, sans compter les nombreuses retombées économiques pour la grande région de Montréal et les circonscriptions environnantes.

Par le biais de ces subventions, le gouvernement du Canada démontre bien l'importance qu'il accorde au maintien et au développement de la compétence dans le domaine de l'aéronautique québécoise. La création d'emplois constitue sa première priorité, et cela prouve encore une fois qu'il n'a pas, en ce qui me concerne, laissé tomber la région de Mirabel.

Mme le Président: A l'ordre! Le temps de l'honorable député est écoulé.

* * *

[Traduction]

QUESTIONS OUVRIÈRES**LES CONSÉQUENCES DE LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE DU GOUVERNEMENT**

M. Jim Hawkes (Calgary-Ouest): Madame le Président, le gouvernement a annoncé vendredi dernier que le taux de chômage fléchissait. C'est une excellente nouvelle. Toutefois, les bonnes nouvelles masquent parfois la réalité.

Je voudrais signaler à la Chambre qu'il y avait le mois dernier 499,000 Canadiens de plus en chômage que le jour où le gouvernement libéral est arrivé au pouvoir en 1980. La politique économique du gouvernement a donc réduit au chômage un demi-million de travailleurs de plus.

Nous avons entendu à la Chambre des déclarations au sujet de fonds publics utilisés pour poser d'énormes enseignes sur les immeubles. Il s'agit de projets de main-d'œuvre. Bien que ce soit d'excellentes nouvelles pour les quelques Canadiens qui travaillent à ces projets, c'est la politique économique du gouvernement en général qui a mis à pied un autre demi-million de Canadiens depuis trois ans et demi. Les députés devraient entreprendre d'examiner la politique économique du gouvernement pour voir si une modification de cette politique aurait une répercussion positive ou négative sur la main-d'œuvre.

Quand le ministre déclare en dehors de la Chambre qu'il indiquera exactement désormais où seront créés les nouveaux emplois, il serait sage de ne pas oublier...

Mme le Président: A l'ordre.

* * *

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT**L'AUGMENTATION DES DROITS DE PÉAGE—LES COÛTS PAYÉS PAR LES PRODUCTEURS CÉRÉALIERS DE L'OUEST**

M. Vic Althouse (Humboldt-Lake Centre): Madame le Président, je voudrais soulever le problème créé par l'augmentation par voie législative de certains frais. Je songe notamment à l'augmentation projetée des droits de péage et d'éclusage que l'on exige sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Un

peu plus de la moitié de la production céréalière du Canada est acheminée par la Voie maritime. C'est le gouvernement fédéral qui, par mesure législative, fixe les droits de péage. Cette année ces droits se sont élevés à plus de \$1.60 la tonne en moyenne, qu'ont dû payer en totalité les producteurs céréaliers de l'Ouest. L'an dernier, ces producteurs ont versé à cet égard un peu plus de 24 millions de dollars. De 1977 à 1980, année où les droits de péage ont été plus que doublés, les augmentations ont été imposées sans répit les unes à la suite des autres. Depuis deux ans, en dépit du programme des six et cinq, les augmentations se sont élevées à 28 p. 100 pour les deux années.

En vertu de la loi, le gouvernement est tenu de récupérer tous les frais d'exploitation, indépendamment du trafic maritime. A ce propos, j'estime qu'il conviendrait de ne pas oublier que, si le trafic céréalier s'est accru, il n'en va pas de même pour le transport des autres marchandises qui a lamentablement faibli, à tel point qu'il faudra augmenter considérablement les droits de péage et d'éclusage des céréales même si la Voie maritime est bien entretenue et que le coût réel par unité a diminué d'environ 12 p. 100 depuis deux ans.

Il serait tout aussi injuste qu'inutile, à mon avis, d'imposer une nouvelle augmentation, compte tenu de la situation économique actuelle, et il y aurait lieu de revoir toute la formule de calcul.

* * *

[Français]

QUESTIONS OUVRIÈRES**LE TAUX DE CHÔMAGE ÉLEVÉ DANS LA RÉGION DE GASPÉ, AU QUÉBEC**

M. Alexandre Cyr (Gaspé): Madame le Président, le 7 février dernier, je signalais à la Chambre ce qui suit: Si cette situation économique n'est pas redressée, la Gaspésie ira vers un désastre économique et social en 1983. Aujourd'hui, je désire parler de cette réalité. On dit souvent que vouloir, c'est pouvoir. Lorsque le pouvoir de décision est entre les mains des gouvernements, que doit faire une population qui attend depuis des années? L'abcès qui a crevé la semaine dernière à Grande-Vallée démontre l'un des nombreux malaises de la Gaspésie, et tout particulièrement de la circonscription de Gaspé qui se trouve présentement dans un marasme économique. Les quatre scieries sont fermées; l'industrie du papier journal à Chandler et celle du cuivre à Murdochville fonctionnent au ralenti; la saison de pêche fut l'une des plus pauvres et l'industrie touristique n'est que saisonnière. Les élus du peuple de même que les organismes qui s'intéressent au développement économique de la région présentent des mémoires aux gouvernements et ils suggèrent même des solutions, mais les dossiers traînent. La population n'a pas d'autre choix que de manifester ouvertement. Cela est désolant, mais c'est la vérité. Il est grand temps, à mon avis, que la volonté politique se manifeste, autant à Ottawa qu'à Québec, et que l'on s'attaque à fond à ces problèmes pour les résoudre. Nous en avons réglé de plus difficiles dans le passé, c'est le temps de démontrer que la justice distributive est possible.